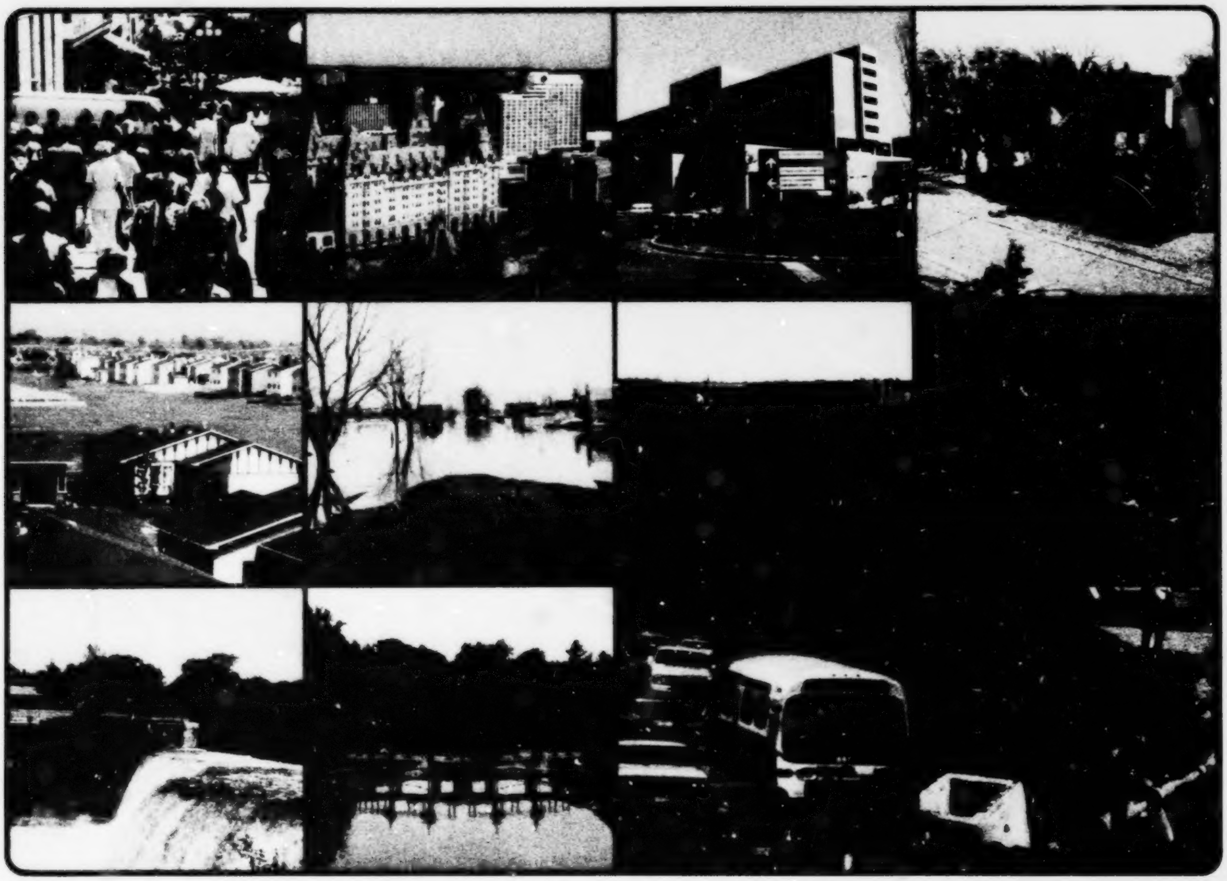
Regional Development Strategy



Discussion Paper 2

OFFICIAL PLAN REVIEW

The Regional Municipality of Ottawa - Carleton
Planning Department
November, 1985

86-1015/

OFFICIAL PLAN REVIEW REPORTS AVAILABLE

1. Summary of Official Plan Review Discussion Papers
2. Regional Development Strategy
3. Employment Areas
4. Central Area/Inner Area
5. Regional-Scale Facilities
6. Urban Residential Areas
7. Housing
8. Development in the Rural Area
9. Natural Resources
10. Environmental Constraints
11. Environmental Protection
12. Environmental and Heritage Resources
13. Transportation
14. Implementation

(aussi disponible en français)

OFFICIAL PLAN REVIEW

REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY

DISCUSSION PAPER

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
PLANNING DEPARTMENT

November, 1985

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	Regional planning goals	1
3.0	Regonal growth prospects	2
	3.1 Past trends	2
	3.2 Projections	3
4.0	Implications of growth	5
	4.1 Housing and land requirements	5
	4.2 Infrastructure	6
5.0	Emerging development pattern	6
	5.1 Past trends	6
	5.2 Journey to work, 1981	7
6.0	The planning challenge	8
7.0	Different development patterns for the future	8
8.0	Evaluation of growth options	10
	8.1 Criteria	10
	8.2 Analysis	10
	8.3 Summary of evaluation	14
9.0	Directions for future growth	15
	9.1 Land requirements	15
	9.2 Alternative growth directions	15
	9.3 Evaluation of growth directions	17
	9.4 Post 2001	18
10.0	Proposed development strategy	18
	10.1 Preferred growth direction	18
	10.2 East-west transportation facilities	19
	10.3 Employment location	19
	10.4 Residential approvals and employment performance	20
	10.5 Summary	20

1.0 INTRODUCTION

The Official Plan for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was adopted in 1974. It is being reviewed to see whether it should be updated. Several papers have been prepared as part of this review. They are listed inside the front cover and are available on request. This is the discussion paper on the Regional Development Strategy for which a larger resource paper of the same title is also available on request.

The purpose of the review is to prepare policies suitable for adoption in the regional official plan which will guide the physical development of the regional municipality for the next 20 years and beyond. Consultation with the public and affected agencies is an important part of the review process and individuals and groups are invited to respond to this paper and other documents.

The review is being carried out in two stages. Stage 1 concluded in December 1984 when Regional Council adopted 14 recommendations which may be found inside the back cover. Stage 2, of which this paper is a part, is to develop policy proposals based on the 14 adopted recommendations.

2.0 REGIONAL PLANNING GOALS

Planning in Ottawa-Carleton is not the exclusive responsibility of Regional Council. Other agencies such as local municipalities, the provincial government and the National Capital Commission also plan for various aspects of regional development as do private individuals and corporations.

During public consultation on the first stage of the official plan review, there was criticism that the focus of the discussion was based too much on physical planning and not sufficiently on social matters.

With regard to this point, the Planning Act of Ontario specifically provides that an official plan is "primarily to provide guidance for the physical development of a municipality while having regard to relevant social, economic and and environmental matters". Therefore the emphasis of the region's official plan is on physical development. However this is not to say that the Regional Council is unconcerned with social issues and planning for them. However it is more appropriate that these issues be addressed in documents other than the official plan, e.g. Report of the Day Care Advisory Council (day care), Regional Housing Statement Update (housing policies).

During public consultation on the first stage of the official plan review there was also criticism that the proposals were not based on an explicit statement of goals. Based on the concerns identified in the provincial Planning Act relating to land use planning and a number of general planning principles, the following nine regional goals are proposed:

- Provide for an amount and variety of housing and employment adequate to meet the requirements of the projected population.

- Protect inhabitants from exposure to adverse environmental influences.

- Provide a land use and transportation system which emphasises convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities.

- Respect the capacity of the natural environment to assimilate the effect of human activities.

- Preserve important natural resources.

- Protect important recreation, environmental and heritage resources.

- Enhance the aesthetic quality of the built and natural environment.

- Minimize the private and public cost of required services consistent with overall benefits.

- Conduct planning with an open process, producing policies which to every degree possible are fair in their distribution of benefits and adverse influences.

In attempting to achieve these goals, Council has four ways of influencing the physical development of this region. First, Regional Council through the Planning Act and the Ottawa-Carleton Act must ensure that the official plan is kept up-to-date. Policies which Council considers necessary for the proper planning of the municipality as a whole are a first obligation. Second, Council has direct responsibility for the provision of services such as water treatment and distribution, sewage collection and treatment, major roads and public transit. Third, Council approves local official plans which must conform to the regional official plan. Fourth, Council approves certain types of private development such as plans of subdivision and condominium.

3.0 REGIONAL GROWTH PROSPECTS

3.1 Past trends

The amount of growth expected in the region to a large extent influences the sorts of policies which are appropriate in an official plan. Figure 1 illustrates the amount of growth between 1971 and 1981 as measured by four separate indices and compares these to the official plan projections. While the general perception is that "growth" in the region has slowed, in fact this is only true with respect to population. In all other respects growth has been either equal to (urban land) or exceeded (households and jobs) the forecasts made in the early 1970s.

Figure 1 INDICATORS OF REGIONAL GROWTH

	1971	1981 OFFICIAL PLAN PROJECTIONS*	1981 ACTUAL
JOBS (total)	214,000	276,000	292,000
PEOPLE (total)	472,000	600,000	547,000
HOUSEHOLDS (total)	138,000	188,000	201,000
URBAN LAND (ha)	11,750	15,000	15,200

*derived from relationships given in the 1974 Regional Official Plan.

One of the main reasons for the changing relationship between persons, housing and land is the passing of the baby boom into young adulthood, resulting in demands for more employment, housing, transportation, community services, and ultimately urban land. During the last decade the region's population spread out into smaller and more numerous households. In fact nearly two-thirds of the new housing units built during 1971-81 can be explained by the dramatic decline in household size (e.g. young people leaving home, families breaking up through separation or divorce). At the same time about half the jobs that were created were either filled by the region's young people reaching labour force age or by the increased participation of women in the labour force. Thus there would have been substantial "growth" in the number of households, the number of jobs and the amount of urban land consumed even if there had been no addition to the region's 1971 population base.

In addition to the expanding requirements of the 1971 population base, the region did experience growth in population both by natural increase and by attracting migrants to the region as a

result of the rapid expansion of jobs during the period. Approximately half of the 75,000 population increase in 1971-81 was a result of more people coming to Ottawa-Carleton from other parts of Canada and elsewhere.

3.2. Projections

Employment. Based on the experience 1976-81, the composition of the local economy, and an assessment of how each of the sectors might be expected to perform, a projection of employment growth by sector for 1981-2001 was made. This is presented in Figure 2. Although this projection represents a "high" growth situation, it is the one that Council has considered prudent to use for the preparation of a revised official plan. Eighty percent of total growth is expected from federal government, trade, community and personal services, manufacturing and services to business management. Growth in primary activities (e.g. agriculture), construction, transporation and communications, finance, real estate and insurance, and provincial and local administration is expected to be minor. From Figure 2 it can be seen that an increase of 150,000 jobs to 2001 is expected if economic conditions remain good.

Figure 2 EMPLOYMENT PROJECTION*

Employment Sector	1981 Jobs	1981 %	2001 Jobs	2001 %
Primary Activity **	700	0.2	2,400	0.5
Manufacturing	21,400	7.3	34,800	7.9
Construction	9,800	3.3	13,800	3.1
Transport/Com/Util	12,500	4.3	22,000	5.0
Trade	42,500	14.5	62,000	14.0
Fin/Ins/R.Estate	12,600	4.3	18,400	4.2
Comm/Bus/Pers Services	91,700	31.5	140,600	31.8
Federal Admin	88,200	30.3	131,200	29.7
Provincial Admin	2,600	0.9	3,300	0.7
Local Admin	8,600	2.9	11,500	2.6
Other Admin	1,600	0.5	2,200	0.5
Total Employment	292,200	100%	442,200	100%

* Represents high growth projection.
**Farmers were not covered by the 1981 employment survey and are not included here.

Population. Population growth is relatively volatile from year to year. In the past natural increase (i.e. births minus deaths) has been relatively stable at 3,500 persons per annum. Migration which is primarily in response to the creation of job opportunities has fluctuated.

Based on:

- a 4% unemployment rate,
- 73% labour force participation rate, and
- an increase of part time work to 20% of total jobs

it is projected that an average of 6,000 net in-migrants would be attracted to the region each year. This rate is similar to the rate experienced in the 1971-76 period and less than that experienced in the 1981-84 period (8270 per year).

Because of the age structure of the population it is likely that the dominant force driving population growth to the turn of the century will be net in-migration (two-thirds of the projected increase 1981 to 2001 is net inmigration). Based on this projection, the regional population will be 725,000 by 2001; an increase of 180,000 from 1981.

Figure 3 POPULATION PROJECTION*

AGE	1981	1991	2001	2011
0-14	109,582	119,242	124,421	116,151
15-24	105,187	87,922	88,974	99,322
25-34	102,044	122,738	100,898	108,101
35-44	72,620	111,224	130,696	118,114
45-54	58,519	74,696	111,951	130,632
55-64	50,255	56,510	71,175	105,597
65+	48,626	70,946	88,612	109,314
TOTAL	546,833	643,278	724,727	767,431

*Represents high growth projection, net migration assumed at + 6,000 per year.

Throughout the period one of the most important changes in population will be changes in age composition. Nearly two

thirds of the net increase in population from 1981-2001 will come in the age groups 35-54. In addition the numbers of people aged 65 plus will almost double by 2001 as shown in Figures 3 and 4.

Figure 4 PERCENTAGE OF PROJECTED INCREASE IN POPULATION BY AGE GROUP			
AGE	1981-1991	1991-2001	2001-2011
0-14	10	6	-13
15-24	-18	1	17
25-34	[redacted]	-17	-1
35-44	[redacted]	[redacted]	-20
45-54	[redacted]	[redacted]	[redacted]
55-64	6	[redacted]	[redacted]
65+	23	22	[redacted]
TOTAL	100	100	100

Households. By 2001 it is expected there could be 302,000 households in Ottawa-Carleton, an increase of over 100,000 from 1981. From 1981 to 1991 54% of this increase will occur in households in the age groups 35-54 and from 1991-2001 77% will occur in these age groups. In contrast the number of households formed by youths and young adults aged 15-34 is expected to account for 13% of the total increase to 1991 and may actually decline from 1991-2001.

Figure 5 HOUSEHOLD PROJECTION*				
AGE	1981	1991	2001	2011
0-14	0	0	0	0
15-24	16,840	12,309	12,456	13,933
25-34	52,603	64,793	57,487	57,066
35-44	39,991	62,163	73,045	66,013
45-54	33,066	43,263	64,842	75,662
55-64	29,036	34,651	41,125	61,013
65+	28,951	42,567	53,167	65,588
TOTAL	200,489	259,746	302,122	339,275
* Revised projection, May 1985				

Average household size is expected to continue to decline from 2.7 persons per household in 1981 to 2.4 in 2001. Figure 5 summarises the projection.

Post 2001. The role of the regional official plan is to provide long term guidance for the physical development of the region. Growth will continue after 2001 and it is important to be satisfied that the directions for future development being proposed in the plan do not have obvious defects nor restrict options in the longer term. Projections were extended a further decade to 2011 and it appears that growth rates will continue to decline and the population will continue to mature with respect to its age structure.

These projections have been made on the basis that demographic and economic conditions will not change significantly during the period. Because of the age structure of the Canadian population, a significant slowing in the growth rate early in the next century is foreseen. This is reflected in the projections in Figures 3 and 5. The response of the federal government to this situation in the 1990s and the next century cannot be forecast but it is clear that the level of international migration to Canada will play a large part in the rate of growth in this period, assuming the economy continues to expand.

4.0 IMPLICATIONS OF GROWTH

The official plan is concerned mainly with physical development. As such there appear to be two aspects which require elaboration as a result of the work completed to date.

4.1 Housing and Land Requirements

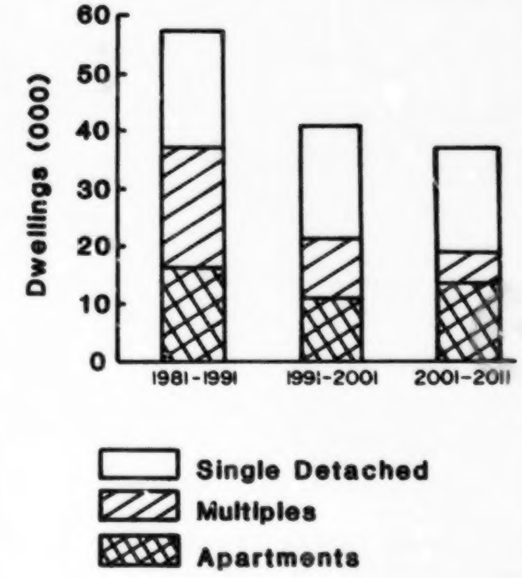
During public consultation on the first stage of the official plan review the housing projection was criticised. As a result it has been reexamined and a revised projection prepared. Based on the age structure of the population in 1991 and 2001, a projection of housing unit requirements by type has been made. This is based on the assumption that people in any given age category will choose pretty much the same sorts of housing in 1991 and 2001 as they did in 1981. Since the baby boom generation (median age 25 at present) will move into middle age during the balance of this century and since these are the prime child rearing ages, it is concluded that the majority of units required will be ground oriented. And, if the past can be used as a guide, single detached dwellings will be favoured. Figure 6 illustrates the projection.

It has been assumed that of total urban housing requirements, just less than half will be provided on lands inside the greenbelt, and of these, approximately 40% will occur through various forms of intensification (infilling, redevelopment etc.).

On the assumption that the next comprehensive review of the official plan will take place in the mid 1990s and at that time there should be a minimum of one decade's worth of growth potential remaining in the official plan, it is proposed that the official plan be based on a planning horizon to 2006.

Figure 6

Additional Dwellings Required for Growth in Households 1981-2011



Source : RMOC Planning Department

Figure 7 RESIDENTIAL SHORTFALL (STAGE ONE LANDS)*

	Single	Multiple	Apts.	Total
Unit Requirements (1981-2006)	48,135	36,350	38,080	122,565
Units from Intensification (1981-2006)	4,670	3,780	14,315	22,965
Residual Required from Vacant Land (units)	43,465	32,570	23,565	99,600
1981 Vacant Land Potential* (units)	37,330	27,41[illegible]	24,483	89,230
Shortfall-Units	6,135	5,150	0	11,285
-Land (net ha)	315	140	0	455

*land in Stittsville included in this calculation

The estimate of housing requirements to 2006, as shown in Figure 7, is greater than the total units which could be provided on the Stage 1 lands currently designated in the regional official plan (a shortfall of approximately 11,300 units). In addition it will be necessary to provide for jobs, services

and facilities for the projected population in 2006. The object of this paper is to assess how potential for these addition housing units and jobs can best be provided. Figure 8 presents a calculation of gross land requirements based on the 11,300 unit shortfall.

Figure 8 GROSS LAND REQUIREMENTS*

(a) Shortfall of residential lands (based on 11,300 dwelling units)	455 ha.	(net)
(b) Employment lands	300 ha.	(net)
(c) Allowance for streets and other land uses not included in (a) and (b)	245 ha.	
TOTAL	1000 ha.	(gross)

* in addition to Stage One lands in current Regional Official Plan

4.2 Infrastructure

The requirement to provide for continued growth clearly suggests that additional infrastructure (i.e. water, sewer, roads, transitways) will be required. However, much of the required increase in infrastructure will be needed regardless of where the growth locates. For example, expansion of the water treatment plants and the Green Creek Pollution Control Centre, construction of transitways to Bayshore, Blair Road, and South Keys, road improvements in the Queensway corridor and proposed highway 416, regional road projects such as the extension of Hunt Club Road west of the new bridge, and federal projects such as the twinning of the airport parkway are all required regardless of the location of growth.

While some elements of infrastructure are dependent upon the direction of future growth, most are not.

5.0 EMERGING DEVELOPMENT PATTERN

5.1 Past Trends

Figure 9 breaks the region into a number of subareas and shows the amount of population, housing units, labour force and jobs in 1981 in each of the areas. In 1981, the central and inner areas combined contained 14% of the population, 15% of the labour force, 19% of the housing units and 43% of the jobs. However between 1971 and 1981 the area lost 20% of its population, increased its housing stock by 6% and added approximately 10% to its employment base. Overall there was a trend towards an increase in the number of jobs but a decline in the resident labour force.

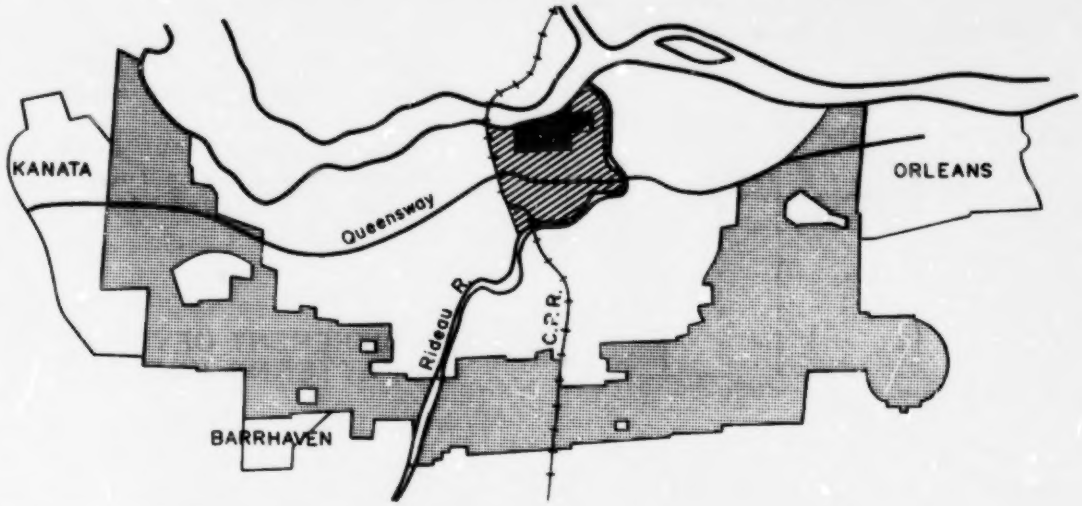
Outside the inner area, housing units and jobs in 1981 were balanced east and west of the Rideau River. In the period 1971-81, growth accelerated east of the Rideau River. West of the river population increased by 17% and houses by 49%; east of the river the number of people increased by 32% and houses by 73%. Since 1981, housing construction has continued more strongly east of the Rideau River than west.

Another important trend during the 1970s was the shift in the location of residential growth to the three urban communities outside the greenbelt. Between 1976 and 1981, 31% of all new housing construction was outside the greenbelt compared to 10% between 1971 and 1976.

In the rural area population growth represented 17% of the regional total but growth in the number of housing units was approximately 9%. 70% of the growth in rural housing and population occurred in the 29 villages designated in the official plan.

Figure 9

1981 DISTRIBUTION OF PEOPLE DWELLING UNITS AND JOBS (000'S)



GEOGRAPHIC SUBAREA	PEOPLE	DWELLING UNITS*	JOBS	EMPLOYED LABOUR FORCE
Central Area	5.4	2.4	67.3	2.2
Inner Area	73.9	34.8	57.1	40.4
Inside Greenbelt	363.0	132.8	148.4	190.9
Kanata	18.5	5.3	7.2	8.8
Orleans	23.2	6.5	2.3	10.5
Barrhaven	8.7	2.6	.3	3.6
Rural	54.2	16.1	9.4	27.1
TOTAL	546.9	200.5	292.0	283.5

The inner area is exclusive of the central area, and inside the greenbelt is exclusive of the inner area.
*occupied dwelling units
Sources: Census of Canada; RMOC Employment Survey

5.2 Journey To Work, 1981

Since transportation infrastructure is more expensive than any other infrastructure and since much of transportation planning is based on peak hour traffic flows, an analysis of journey-to-work information is important in understanding how the peak hour transportation system operates. Figure 10 (derived from information from the Census of Canada) shows the labour force by subarea, how much of that labour force is retained by jobs in the subarea and the proportion which travels to jobs in the inner area. While this analysis illustrates that there is a relationship between job opportunities in a subarea and the rate at which those jobs are taken up by residents of the same subarea, this relationship is weak. Regardless of which subarea is examined, a large proportion (50% to 95%) of workers seek work outside their own subarea with the inner area (including the central area)

attracting 23% to 32% of total work trips originating outside the inner area. Importantly, this analysis illustrates a large degree of trip making between subareas. Between 40% and 67% of journey-to-work trips neither stay within the same subarea nor terminate in the inner area.

Figure 10 RELATIONSHIP OF PLACE OF RESIDENCE TO WORK DESTINATION

PLACE OF RESIDENCE	% WORKING IN SAME SUBAREA AS RESIDENCE	% WORKING IN INNER AREA	% WORKING ELSEWHERE
Inner Area	52	N/A	48
East/N. of Queensway	25	32	43
East/S. of Queensway	28	32	40
West/N. of Queensway	26	29	45
West/S. of Queensway	25	26	49
Orleans	8	28	64
Kanata	16	23	61
Barrhaven	5	28	67

Sources: Census of Canada, 1981

The main conclusion to be drawn from this analysis is that while it is important to provide opportunities for people to find work close to where they live and vice versa, for many reasons people will often choose to seek employment throughout the region. Therefore it is important that the regional plan maximise accessibility of all jobs to all residents. This can be done by improving the transportation system, both transit and road, and by locating employment areas well situated with regard to transit and the road system so that the journey to work is made more convenient.

6.0 THE PLANNING CHALLENGE

From the above, it is desirable that the regional official plan provide for the following:

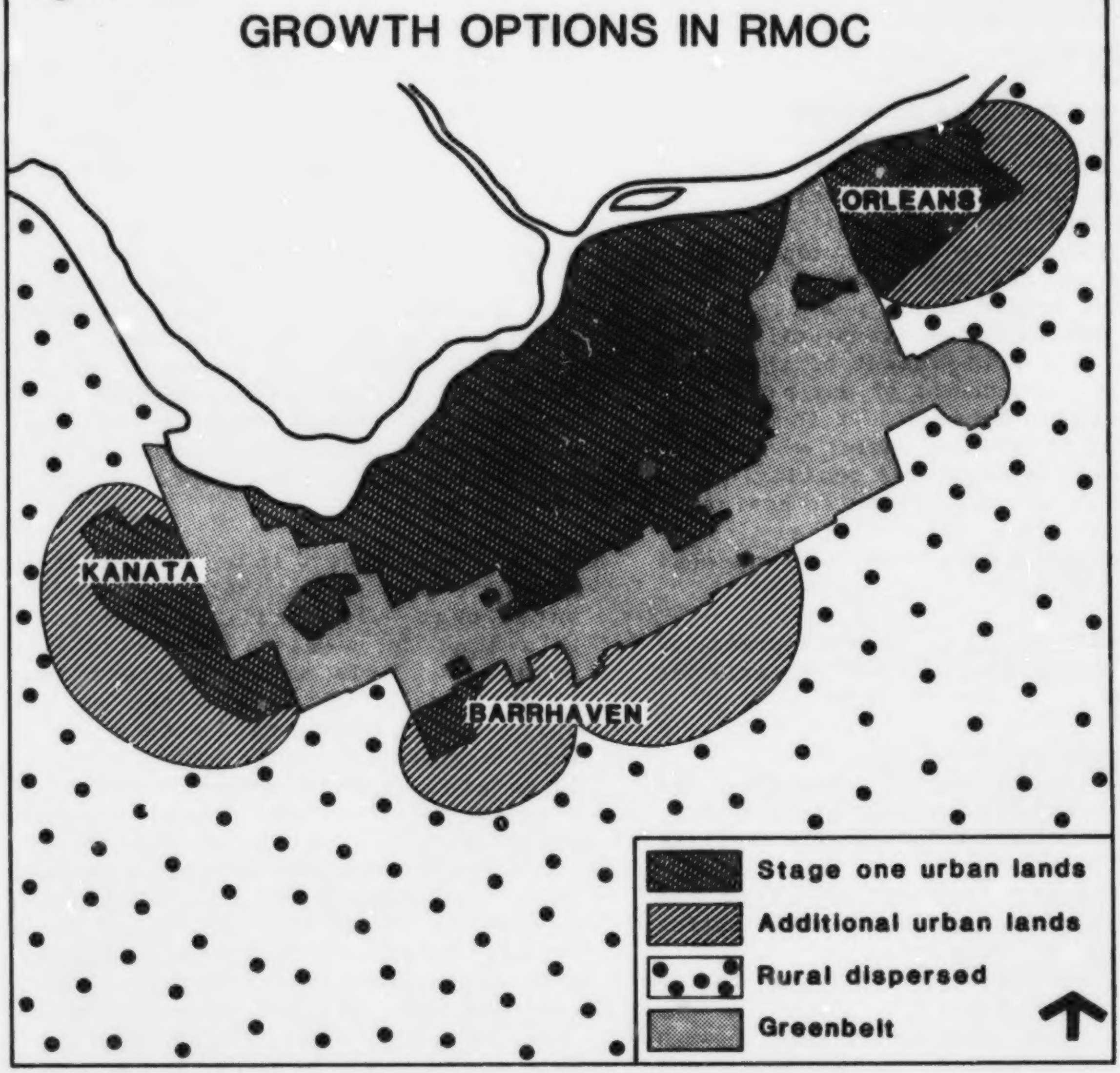
- sufficient potential for the addition of 122,500 dwelling units and 171,000 jobs in the urban area.
- encourage additional dwelling units in the central and inner area to provide more opportunity for people to live close to the main employment centre in the region.
- increase the number of jobs in the urban communities outside the greenbelt and in the suburban areas inside the greenbelt in order to balance the number of jobs with the planned labour force in these areas.
- locate the employment areas outside the central area in locations which can be well served by transit and major roads.

7.0 DIFFERENT DEVELOPMENT PATTERNS FOR THE FUTURE

In section 4.1 reference was made to the need to accommodate 11,300 housing units in addition to those now provided for on Stage 1 lands in the existing official plan along with their requirements for jobs, services and facilities. Stage 1 lands include all of the urban area inside the limits of the federal greenbelt, Blackburn Hamlet, Bells Corners, Kanata, Orleans and Barrhaven. The recommendations approved by Council in December 1984 suggested that, in principle, the preferred solution was to provide lands for additional growth south of the greenbelt. However before agreeing to that, Council asked that an examination be made of further expanding Kanata and Orleans and also of the possibility of increasing the development potential in the area inside the greenbelt. To this has been added a third possibility which would increase the proportion of population dispersed across the rural area. An examination of this third option was required to determine the appropriate level of rural growth - as requested by Council in December 1984.

Thus there are three general ways in which growth might be accommodated:

Figure 11



1. make do with the urban area as currently designated (i.e. Stage 1 lands).
2. release urban lands beyond the Stage 1 designation.
3. disperse more population across the rural area.

These are shown schematically in Figure 11.

8.0 EVALUATION OF GROWTH OPTIONS

8.1 Criteria

The nine regional goals (Section 2.0 refers) provide the basis for an evaluation of these three general growth options. However, it was judged unhelpful to create evaluation criteria for two of the goals which relate to the way planning is done (i.e. the nature of the public process and standards for environmental protection). The achievement of these two goals is independent of any particular development pattern. It is also not possible to develop useful evaluation criteria for aesthetic quality. Good or bad development from an aesthetic point of view is not likely to be influenced by the choice of a regional growth option.

The remaining six goals are represented by specific evaluation criteria as follows:

1. Growth Accommodation
   a. likelihood of achieving the projected requirement for high, medium and low density dwelling units
   b. likelihood of achieving the desired employment distribution
2. Community Disruption
   a. housing units added to existing communities
   b. roads added or widened through residential neighbourhoods, and traffic filtering through residential neighbourhoods
3. Convenience
   access (promixity) to regional scale facilities
4. Resource Protection
   amount of agricultural resource land lost
5. Environmental Protection
   amount of natural environment and environmental features lost or endangered
6. Costs
   cost of regional infrastructure (roads, transitway, sewer and water).

8.2 Analysis

Due to the subjective nature of the evaluation, results are presented as relative ratings rather than specific numbers. Figure 12 presents the ratings for the three general growth options, with the results discussed below.

Housing Potential. Since the majority of future high density residential construction is expected inside the greenbelt or the town centres of the urban communities, and since in these locations there is ample potential for providing the high density housing requirements under any option, this was judged not to be a factor in the evaluation.

However with regard to medium density housing (e.g. town housing) it is estimated that 5,150 additional units totalling 150 hectares (net) will be required. This is equivalent to approximately 500 small sites (at 10 units each), comparable to small infilling projects which have occurred in several established neighbourhoods over the past few years. These are in addition to all the large and small sites which are currently available on vacant residential land both inside and outside the greenbelt, and in addition to approximately 380 small sites assumed to become available through redevelopment over the 20 year period (i.e. a continuation of recent experience with infilling and redevelopment).

If lands in addition to Stage 1 are not released, (i.e. option 1), the rate of infilling and redevelopment would need to more than double over that experienced in the 1981-84 period. Since it is unlikely that a doubling of the current rate could be accomplished, on a sustained basis, it is judged that option 1 would perform poorly in this regard. The second option, which expands the urban envelope, does not pose a problem. However, with respect to the dispersed rural option, it is

Figure 12

Rating of Three Growth Options

	STAGE 1 LANDS	ADDITIONAL URBAN LANDS	RURAL DISPERSED
Achievement of Growth			
HIGH DENSITY	..........NOT A FACTOR..........		
MEDIUM DENSITY	●	○	●
LOW DENSITY	●	○	○
EMPLOYMENT	○	◒	●
Community Disruption			
ADDITIONAL HOUSING	..........NOT RATED..........		
TRANSPORTATION EFFECTS	◒	○	●
Convenience			
ACCESS TO REGIONAL SCALE FACILITIES	○	◒	●
Agricultural Lands	○	●	●
Environmental Features	○	◒	●
Cost	○(?)	◒	●

○ ◒ ●

GOOD → POOR

rated poor since services are not likely to be generally available in the rural area to support medium density housing projects.

With regard to low density units, it will be extremely difficult, if not impossible, to provide for all the low density housing requirements on lands currently designated as first stage lands in the regional plan. At current construction densities 300 hectares (net) of land is required in addition to all known vacant residential parcels, in addition to 4,670 singles assumed to be constructed through infilling on small sites in built-up areas, and in addition to the land required above for the shortfall of medium density housing (as discussed above).

An evaluation of vacant non-residential sites inside the greenbelt resulted in the identification of approximately 450 hectares of land (gross) which are potentially available. However, 80% of these lands are in federal ownership. Even if all identified sites could be made available (and that is most doubtful), it is unlikely that they would be developed exclusively for low density dwellings.

The first option, which restricts future growth to first stage lands, has therefore been rated poor with respect to providing for the projected low density housing requirements. The other two options can provide for the region's low density housing needs and therefore have been rated highly for this factor.

Employment Potential. With regard to achieving the desired employment distribution it is judged that using stage 1 lands alone will in general be better than adding new urban lands or dispersing development across the rural area. However, providing that new urban lands are located in a limited number of areas and well located with regard to transportation facilities, option 2 would also lend support to the preferred employment distribution; accordingly this option has been rated moderate. The dispersed option has been rated poorest.

Community Disruption. Two forms of community disruption have been identified. These are the addition of housing units to already developed areas and the effect of increased transportation demands on already developed areas.

With regard to the former, as discussed above, intensifying use on stage 1 lands will require units to be added to existing neighbourhoods at twice the current levels of infilling and redevelopment. During public consultation on the first stage of the official plan review, different views were advanced as to the effect of residential intensification on existing neighbourhoods. Accordingly, this factor has not been rated. Further consultation with those community groups potentially affected by intensification proposals is required before a conclusion can be reached as to whether increased levels of infilling and redevelopment are likely to be a a disruptive influence. Such groups will be encouraged to provide their input as part of the forthcoming public discussions.

With regard to transportation effects there are two different aspects. First, there is the question of being able to meet the additional transportation requirements and the impact that new roads and widenings of existing roads might have on existing communities. Secondly, in areas where there appear to be no obvious transportation solutions to meet the anticipated increase in travel, there will be the effect of increased numbers of cars travelling through existing neighbour- both on the arterials (which will become congested) and on local streets (filtering).

With regard to the first aspect, it is anticipated that new urban areas outside the greenbelt will generate a greater need for new roads and the widening of existing roads. However because the demand for additional roads is largely at the periphery of the urban area, new facilities can generally be provided with less impact on already developed neighbourhoods than if the growth occurs as intensification inside the greenbelt. Since any new urban lands will be outside the greenbelt, a proportion of traffic will remain there and be planned for as part of the new urban areas. It is judged that it is easier to provide for new roads and to widen existing roads without damage to existing residential areas in the suburban areas than it is in the inner area.

However, if a significant proportion of the new development were to locate in the rural area and be dispersed randomly through it, it is likely that there will be significant reductions in the number of people using the transit system. This will increase the demand for widenings of existing roads and the provision of new roads to provide for the increased level of travel in automobiles. This would affect both urban and rural parts of the region. Therefore the rural dispersed option has been rated poor, use of stage 1 lands rated moderate, and the addition of new urban lands rated good with respect to this measure of road impacts.

With respect to the second effect of transportation on established communities, as congestion on the arterial road system increases, more traffic will spill over to local streets causing "filtering" through residential

areas. This influence is expected to be most strongly felt with the option which concentrates growth inside the greenbelt since no solutions have been identified to provide for all peak hour traffic demands in the Queensway corridor or the arterial system in the inner area. As discussed above, the rural dispersed option generates more traffic generally due to lower transit ridership. On this basis option 2 was rated best, and options 1 and 3 more poorly.

Convenience. Access (proximity) to regional scale facilities such as hospitals, universities and cultural facilities will be best if all growth locates on stage 1 lands since all regional scale facilities are located within the already developed area. However this assumes that there is no inconvenience in movement between locations due to congestion. Adding additional lands in urban communities outside the greenbelt is judged to be the next best alternative, whereas the dispersal of substantial growth in the rural area will be less convenient.

Resource Protection. With regard to the protection of agricultural lands, using only stage 1 lands is the best solution since there would be no expansion of the urban envelope onto agricultural soils. Most lands with potential for urban development are located in areas with soils having high agricultural potential. Even though sites can be found in the rural area having relatively poor soils for agriculture, it is judged that the intrusion of urban type development in the rural area will adversely affect agricultural operations. Therefore both options 2 and 3 have been rated poor.

Environmental Features Protection. With regard to protecting natural environmental features, staying on the stage 1 lands is rated good. Adding new urban lands is rated moderate because an expansion of Kanata is likely to affect the South March Highlands and the Carp Hills and an expansion to Orleans may affect the Mer Bleue. However, it is recognised that there are potential sites for adding new urban lands which do not affect natural environmental features in areas south of the greenbelt. The rural dispersed pattern is judged to be poor since the scatteration of development throughout the rural area is likely to affect a variety of environmental features from water quality to deer yards.

Costs. With regard to costs, approximately 80% of the total cost of improvement to regional infrastructure (roads, transitways, sewer and water services) is common to all options.

During public consultation on the first stage of the official plan review, the opinion was expressed that emphasising growth inside the greenbelt would make use of underused capacity in existing infrastructure. Theoretically this is a persuasive argument. However, it cannot be assumed that there is excess capacity in the water and sewer pipes since their capacities decline over time (either through cracking which allows infiltration into the sewers or build up of deposits inside the water pipes). Further, it has not been possible to determine the theoretical or actual capacities of all services in place in the already built up area, nor, therefore, to establish what improvements will be required to support much larger populations than are already in place or planned. Moreover, it is expected that many improvements would be required and that these are unlikely to be achieved cheaply.

With regard to schools, it is clear that there is surplus capacity inside the greenbelt. But what is not clear is whether the types of housing units which might be constructed inside the greenbelt will, in the majority, be attractive to people with children. And given the specialization in the education system at the moment (French immersion vs. English, public vs. separate school etc.) it is doubtful

whether long term regional planning should be based on this factor to a very large degree.

However, notwithstanding the lack of conclusive evidence on these points, Option 1 has been rated good with respect to costs.

Adding new urban lands has been rated moderate because although substantial regional costs are involved, it is judged these they will be less than if the rural dispersed pattern were followed. For example the expansion of water and sewer services to lands immediately outside the greenbelt is estimated to cost in the order of $2,150 per household whereas extension of services to the Village of Carp permitting an expansion to 5,000 population is estimated to cost $4,250 per household. The assumption here is that ultimately, a dispersed rural pattern will lead to demands for water and sewer systems - if only to correct health problems when they emerge.

8.3 Summary of Evaluation of Three Options

Reference to Figure 12 shows that only in the provision of low density housing units does the rural dispersed pattern rate good. It is concluded that the current share of regional growth which is attracted to the rural area (approximately 9% of total households) should be established as an upper limit to rural development, and the option of increased dispersion of growth should be rejected.

The choice between keeping to the stage 1 lands vs adding new urban lands is less clear cut. There are opportunities for tradeoffs between the good and less good aspects of each option. It would appear that restricting development to the stage 1 lands will result in an inability to provide the required medium density and low density housing units with the resultant affects of reducing housing choice, possibly leading to price escalation. Further, it can be expected that there will be more traffic build-up in the inner area. This will lead to some increase in the amount of traffic filtering through existing residential areas and larger amounts of traffic on arterial roads.

On the other hand while these aspects can be provided or mitigated by adding new urban lands, lands with high agricultural potential are likely to be converted to urban use and access (proximity) to regional scale facilities will be marginally reduced for some segments of the population. Costs of new or strengthened infrastructure may be higher than staying with stage 1 lands and depending on which direction growth takes, there may be some difficulty in protecting certain natural environment features. The desired employment distribution may also be more difficult to achieve.

On balance the desirability of providing for choice in the housing market and minimising disruption to established neighbourhoods inside the greenbelt are considered to outweigh the disadvantages of developing additional lands outside the greenbelt. Further, there is some flexibility in the location of additional lands so as to provide opportunities to mitigate some of the adverse impacts of this option. Therefore the expansion of the urban area beyond the Stage 1 designation is recommended.

9.0 DIRECTIONS FOR FUTURE GROWTH

9.1 Land Requirements

Figure 7 indicated that there will be a shortfall of lands to provide for approximately 11,300 additional low and medium density housing units. It is estimated that these can be provided on 455 hectares of residential land (net). To this figure must be added lands for roads, community facilities such as schools and parks, scattered commercial and other employment lands and land to support major employment areas. In total, approximately 1,000 hectares of urban land (gross) are required. This is viewed as a minimum addition to the Stage 1 lands to meet projected requirements while leaving a 10 year surplus of residential land at 1996. This requirement is based on projections of population and housing growth, the rates of which are expected to decline over time.

If, however, a straight line projection of residential land absorption over the past decade was taken as the basis of future requirements, the need for additional residential lands would increase from 455 hectares to approximately 700 hectares (net). When other lands are added to provide for roads, employment etc, the gross requirements based on the straight line projection would be approximately 1600 hectares.

It should be noted that the rate of urbanization experienced from 1971 to 1985 has been relatively constant, about 345 hectares (gross) per year. If these rates continue, there will be a substantial tightening of the land supply - even with the addition of 1000 hectares as proposed. In 1981 the supply of vacant urban land was approximately 9100 hectares (gross) and in 1985 the supply stood at approximately 7650 hectares. A straight line projection of urban land consumption would reduce the supply to approximately 4900 hectares by 1996 - which includes the proposed addition of 1000 hectares. That is, in 1996 when the next comprehensive plan review may be concluded, the overall land supply may be a third less than it is at present and perhaps only half of what it was in 1981.

The foregoing emphasizes the point that the proposed addition of 1000 hectares to the Stage 1 urban designation is considered a minimum figure and this may result in a much tighter land supply than has been the case ever since the existing Regional Official Plan was adopted. If past trends continue, and land consumption remains high, a further expansion of the urban area will be required in the next 20 years (i.e. beyond the 1000 hectares proposed here). However there are some uncertainties mainly relating to the effect an increasingly aging population will have on the economy and the way urban areas develop.

On the one hand it may be desirable that Council keep a tighter rein on the land supply, re-examining the situation five years hence. On the other hand an argument can be made that it is desirable to designate significantly more land in the eventuality it may be required in order to ensure the market can function well.

One way to accommodate both these situations is to designate land over and above the 1000 ha proposed as a Stage 2 designation (as is done in the current official plan). The release of these Stage 2 lands for development would be conditional on criteria prescribed in the (revised) regional official plan. This aspect will be explored in the coming months.

9.2 Alternative Growth Directions

There appear to be many potential locations where 1,000 hectares of urban land could be located, including of course the location now shown as Stage

2 in the existing regional plan (i.e. in Nepean and Gloucester south of the greenbelt).

In Kanata land could be added north, south, east and west of the current boundaries, although the easterly option into the greenbelt was not considered in this analysis. Similarly in Orleans expansion could be east, south, and west but the expansion west into the greenbelt was not considered. In Nepean expansion could be easterly, southerly or westerly out from the existing Barrhaven (shown as Stage 2 lands in the existing plan). In Gloucester two general locations were considered. First, there are the lands south of the airport, representing the proposal in the existing plan to expand the south urban community (Barrhaven) across the Rideau River. Second, there are lands along Bank Street which represent a potential urban area in the Bank Street corridor - an expansion out from the village of of Leitrim.

Finally there is the potential to expand one or more of the existing rural villages into serviced towns of approximately 20,000 population each. For purposes of this analysis, Carp and Vars were chosen because currently there are proposals to extend regional servicing to these locations. This creates the opportunity to size the services to meet the requirements of a largely expanded population and its housing demands at the time decisions are made regarding the capacity of the piped services.

Six locational options for lands outside the greenbelt were rated using the same criteria introduced earlier. The results are shown in Figure 13.

Figure 13

Rating of Six Locations for Additional* Urban Land

	KANATA	ORLEANS	BARRHAVEN	AIRPORT	BANK STREET	RURAL TOWNS
Achievement of Growth						
HIGH DENSITY	NOT A FACTOR					
MEDIUM DENSITY	○	○	○	○	○	◐
LOW DENSITY	NOT A FACTOR					
EMPLOYMENT	○	○	◐	◐	◐	●
Community Disruption						
ADDITIONAL HOUSING	NOT A FACTOR					
Transportation						
FACILITIES REQUIRED	●	●	○	◐	◐	●
Convenience						
ACCESS TO REGIONAL SCALE FACILITIES	◐	◐	○	○	○	●
Agricultural Lands	●	●	●	●	○	●
Environmental Features	●	◐	○	○	○	●
Cost - ROADS	NOT RATED					
- TRANSIT	○	○	◐	◐	◐	○
- WATER/SEWER	◐	◐	○	○	◐	●

○ ◐ ● GOOD → POOR

* BEYOND STAGE 1 DESIGNATION IN CURRENT OFFICIAL PLAN

9.3 Evaluation of Growth Directions

With respect to housing provision, all locations outside the greenbelt could equally provide for low density housing. And, as argued earlier, the provision of high density housing is not regarded as a factor since the majority of this activity is expected to be provided inside the greenbelt or in designated areas in the urban communities. Medium density housing is a factor only to the extent that rural towns are rated more poorly - based on the judgement that there would be less willingness for developers to construct medium density units in locations remote from public transit.

The ability to achieve the preferred employment distribution (featuring a good proportion of jobs outside the greenbelt) is judged to be highest for options which expand the size of Kanata and Orleans, medium for options which provide for urban growth in a third community south of the greenbelt, and lowest in the rural town option. This judgement is based on the expectation that larger centres, all other things being equal, will attract more employment than smaller ones.

Concerning community disruption, the first element which relates to the effects of adding housing within existing built up neighbourhoods is judged not to be a factor since all of the options under consideration here assume the same level of residential intensification inside the greenbelt. With respect to traffic and roads, the rural town option has been rated lowest since transit ridership is expected to be low, creating the need for more roadways to and through the urban area. Options which expand Orleans and Kanata are also judged to be relatively poor since this would add more trips in an east-west direction, principally through the Queensway corridor, exacerbating problems already in evidence. Locations south of the greenbelt are favoured due to the existence of underutilized roadways and the ability to expand capacity through widenings and new facilities. This is particularly true for lands in Nepean due to the large number of continuous north-south arterials (Woodroffe, Greenbank etc.) and the proposal for a new provincial freeway (416).

With respect to convenience, southern locations have been rated highest since these locations are closer to facilities such as hospitals and universities inside the greenbelt. Expansions to Kanata and Orleans are marginally poorer, and the rural towns rate poorest.

Concerning the probable impact on agriculture, options for adding urban land east, west and south of the greenbelt all jeopardize high quality soils. This is most evident in Nepean and Orleans and only slightly less in Kanata (if expansion occurs to the north-west). The best location, in this respect, is the Bank Street corridor in Gloucester where soil quality is poorer. The rural town option provides some opportunity to avoid agricultural land but does, on the other hand, introduce urban development deeper into the agricultural hinterland, raising potential conflicts with agricultural operations.

With respect to the impact on environmental features, locations in the south are best. Expansion to Kanata may have an adverse effect on the South March Highlands and the Carp Hills while expansion in the east may damage the Mer Bleue (areas which have recognized significance for their environmental features). The towns option is also rated poor due to the probable impact on a variety of environmental features throughout the rural area.

And finally, with respect to costs there is no clear cut answer. The cost of providing sewer and water facilities for 40,000 persons in addition to Stage 1 commitments appears to be cheaper in

the south (considering lands in Nepean and in Gloucester near the airport), and marginally higher in Kanata, Orleans, or along the Bank Street corridor. It is expected that rural towns would be more expensive to service on a unit basis due to longer pipe lengths.

Locations in the south would require an additional extension of the transitway, a cost not incurred with further expansions to Kanata and Orleans (i.e. transitways to the town centres of these communities are assumed to have been provided). Offsetting this are the costs of providing additional road capacity. This element could not be rated. The capacity of all existing roads, programmed widenings, and new planned facilities is insufficient to provide for expansions to Kanata and Orleans beyond their current boundaries (i.e. 90,000 persons more or less). Therefore, the costs of roads to handle larger populations could not be identified. In the south, existing roads and planned improvements can handle the traffic from substantial development, especially in the south west. The judgement that has to be made is whether the costs of roads to handle increased traffic from an expanded Orleans or Kanata is likely to be more than the cost of a transitway to the south.

9.4 Post 2001

In addition to the analysis presented in Figure 12, an examination was made of the implications of the principal growth directions beyond the 2001 threshholds. Transportation analysis was undertaken at the 850,000 population threshold and the land and servicing implications of larger expansions to the urban envelope in various locations were examined. The basic conclusion is that the strengths and weaknesses of each option will intensify. Continued development east and west of the greenbelt will intensify the east/west transportation problems within the already developed area. Growth south of the greenbelt will become increasingly attractive.

10.0 PROPOSED DEVELOPMENT STRATEGY

10.1 Preferred Growth Direction

It is clear that no one location stands out as being free of problems. However, it is also clear that the expansion of villages into rural towns generally rates worst. It is costly to extend water and sewer services over long distances, the impact on environmental areas will be potentially greater, the proximity to regional scale facilities will be reduced, and because the level of bus service will be lower, ridership will be less so more roads will be required in both the rural and the urban area. On this basis this option is rejected.

Reference to Figure 12 shows that some tradeoffs will be required between the other potential locations. Only the Bank Street corridor provides good opportunities for the development of lands which are not high quality agricultural soils. Developing virtually anywhere except this location will result in a loss of agricultural land to urban uses. If this factor were more important than any other then clearly the Bank Street corridor would be the favoured location.

But in fact there are other equally important considerations. For example with regard to convenience to regional scale facilities, all three locations south of the greenbelt are judged to be superior to a continued expansion of Orleans and Kanata at the east and west extremities of the urban area.

Continued development east and west will also bring increasingly difficult transportation problems. It is estimated that at least eight arterial lanes (four in each direction) will be required to provide transportation

facilities for the 40,000 people represented by the commitment to add 1000 hectares of urban land - wherever the location. In providing transportation capacity for the Stage 1 lands all corridors in the official plan except the Ottawa River Parkway East will have been used (the National Capital Commission has indicated that it is not prepared to support the construction of an Ottawa River Parkway East in such a way that it can be used by commuters). Therefore to grow beyond the existing boundaries planned for Kanata and Orleans is to commit a future Council, and people living in those areas, to a situation where transportation solution are not likely to be practicably achieved.

On the other hand it should be recognised that, if major development is committed south of the greenbelt, a substantial expenditure will be eventually required to extend the transitway system there. This has been estimated in the vicinity of $100 million. What is not estimated is the corresponding costs of transportation improvements to handle additional growth to the east and west - since it has not been possible to identify the requisite transportation facilities.

South Urban Community. On balance it is judged that a third community of 75-100,000 population will have greater benefits than continuing to expand Kanata and Orleans. Further an expansion out from Barrhaven primarily to take advantage of the existing and proposed transportation system in that area and the community facilities that are already in place has advantages over committing future development to other locations. Therefore it is recommended that the additional land be designated as an expansion of Barrhaven in Nepean, and to minimize the impact on the surrounding agricultural area, it is proposed to designate for urban uses approximately 1000 ha of land all north of the Jock River.

As discussed this is considered to be the minimum required at this time. If, upon discussion of this proposal with the public and area municipalities, it appears desirable to designate more than the 1,000 hectares, additional land could be indicated in the revised official plan as a new Stage 2 designation for which development could be approved when certain prescribed criteria are met. The development of Stage 2 lands, once triggered by the meeting of certain criteria in the regional plan, would be based on the approval of local official plans and plans of subdivision.

10.2 East-West Transportation Facilities

A substantial amount of further development is already committed in Orleans and Kanata. The population in these areas is reaching the level when new east/west transportation improvements are required and it is critical to continue to attract riders to public transit. Therefore it is important that the transitways be extended to the town centres of Kanata and Orleans as a matter of priority with Orleans having the greater priority.

Equally, it is important to strengthen the road network. More capacity is needed to the east to serve the expanded population and to hopefully stimulate employment growth. And, continuous east west facilities (i.e. Hunt Club Road, Inner Ring Road) are required to relieve the Queensway and to help distribute trips originating south of the greenbelt.

10.3 Employment Location

Getting an increasing proportion of employment to locate on the transitways and in the urban communities is of vital importance so that the trips can be better distributed throughout the region and also so that a larger proportion is attracted to transit.

Everything that can be done from a regional perspective to encourage employment in these locations should be pursued (e.g. prebuilding the transitway stations at the Orleans and Kanata town centres, servicing adequate amounts of industrial land in both urban communities, preparing plans at transitway stations to accommodate increased employment levels and providing good integration of land-use with transit).

10.4 Residential Approvals And Employment Performance

If anticipated employment levels are not reached in the urban communities, substantial outcommuting will be required. This will undermine a major thrust of the development strategy. As a safeguard,and to allow Regional Council some control over this aspect of development, it is suggested that future residential approvals in the urban communities outside the greenbelt be related to the performance of each area separately in attracting employment.

Currently Kanata has attracted sufficient employment for residential approvals to be continued. Orleans however trails far behind. One possibility for consideration would be to deny further residential approvals until a substantial increase in the number of jobs materializes in that community. It is estimated that today there are approximately 6,000 dwelling units approved but not built in Orleans - sufficient to bring the population to approximately 60,000 in total, while jobs are approximately 3,000 at present.

In December 1984, Council proposed that development in areas outside the greenbelt, other than in Kanata and Orleans, be restrained until Kanata and Orleans each reached a certain level of jobs and population. However, there is no evidence that reaching the approved 60,000 population in Orleans, or going beyond that to 75,000 as suggested by Council, will by itself result in achieving the planned employment level.

However, elements such as the transitway and servicing to the industrial lands must be put in place to remove obstacles to employment growth.

It is recognised that while the principle of relating future residential approvals to employment performance might be desirable, the exact mechanism of how it would be done must be worked out through consultations with the local municipalities in the coming months.

If the principle is accepted, it must also be recognised that there is the possibility that residential development could, at some point, become frustrated. If one or more urban communities do not attract employment, and therefore no additional residential development can be aproved, this would create the demand for urban residential land elsewhere or generate increasing interest for development in the rural area. This aspect will be investigated in the coming months.

10.5 Summary

In summary the following is proposed as the regional development strategy:

1. Assume growth in the rural area will be approximately 10% of regional population (i.e. 9% of new households).

2. Designate land for urban development inside the greenbelt, the existing designated areas in Orleans and Kanata, and in Nepean, generally on lands from the Rideau River to proposed 416, north of the Jock River. This is the minimum area required to meet the needs to the year 2006.

   The question of whether it is desirable to designate land for urban development in addition to the 1000 hectares, and if, so

under what conditions development should be approved, will be investigated in the coming months.

3. Confirm the size of the urban communities outside the greenbelt at 75-100,000 and therefore base the servicing requirements on approximately 100,000 people and 40,000 jobs in each location.

4. Designate sufficient land at transitways stations and in the central area to accommodate 40% of all job growth and encourage the development of at least 10,000 jobs in the town centres of the urban communities outside the greenbelt.

5. Regulate the approval of residential development in the urban communities outside the greenbelt on the basis of the level of jobs created in those communities.

6. Provide public works which will have the effect of increasing the flexibility of the regional systems to cater for growth throughout the urban area. This means, as first priority, the construction of:

   the proposed expansion to the Green Creek Pollution Control Centre,

   the extension of the Lynwood collector sewer, the south Ottawa collector sewer, and the west Rideau collector sewer,

   the construction of the proposed expansion of the Lemieux Island Water Filteration Plant, the expansion of Carlington Reservoir and the provision of water mains and pumping stations to service the community south of the greenbelt,

   the completion of the first stage (31 kilometers) system of transitways inside the greenbelt and its extension to the town centres of the urban communities (with the extension to Orleans having the greater priority),

   improve the existing road system and construct new roads which will have the effect of meeting actual requirements based on:

   - Council's existing road needs studies
   - Council's existing policy to give priority to transit
   - other policies contained in the official plan (e.g. the need to encourage employment in Orleans, provide an east-west distributor to relieve the Queensway).

RECOMMENDATIONS ADOPTED BY REGIONAL COUNCIL IN DECEMBER 1984 AS A BASIS FOR STAGE 2 OF THE OFFICIAL PLAN REVIEW

1. The Regional Development Strategy be on the basis that Ottawa-Carleton could grow to between 625,000 and 725,000 persons by the turn of this century, with the expectation of additional growth beyond 2001 and that infrastructure be provided incrementally dependent upon the actual amount of growth which materializes through the planning period.

2. The Regional Development Strategy be on the basis that the number of additional housing units required to 2001 will be in the range of 65,000 to 100,000 units, that a mixture of low, medium, and high density housing forms will be provided, and that a variety of housing types both inside and outside the greenbelt will best accommodate the housing requirements of this century.

3. The Regional Development Strategy be based on policies which ensure sufficient growth potential, within the Region including the designation of sufficient urban lands, as required, to meet the high growth projection to 2001.

4. In principle the Regional Development Strategy be on the basis of complete development inside the greenbelt and three urban communities east, west and south outside the greenbelt; the future location, configuration and timing of urban lands additional to those now designated as Phase I lands outside the greenbelt to be the subject of a further study, given that such study will establish the mechanisms through which growth to the south urban community will be permitted, inter alia, a population threshold of 75,000 in each of the east and west urban communities, extension of transitway construction to the Kanata and Orleans town centres, and minimum employment levels in these communities (a rational level established through technical study in phase II).

5. The Regional Development Strategy be based in general on achieving, or surpassing, the modal split guidelines contained in the 1974 Regional Plan.

6. The Regional Development Strategy be based on shifting the emphasis of employment growth away from the Central Area to other employment centres - with special emphasis on selected nodes along the transitway and the urban communities outside the Greenbelt.

7. (a) Decisions on the Regional Development Strategy not be held in abeyance pending a review of the necessity or timing of individual infrastructure elements, but that these be reviewed in detail in the second stage of the official plan review.

   (b) The Britannia Arterial be deleted from the Regional Official Plan.

8. (a) The Regional Development Strategy be based on achieving urban communities that balance the provisions of jobs, employment and other urban amenities.

   (b) The Strategy maximize the use of public transit and minimize the need for new and expanded roads.

   (c) The strategy minimize infrastructure cost of new development.

9. The Regional Development Strategy be based on the continued protection of agricultural, mineral and environmental resources and that the preparation of rural development policies during the second stage of the official plan review, recognize the primary importance of these resources.

10. The Regional Development Strategy be based on the recognition that serviced villages in close proximity to the urban area are a Regional concern and that these communities be subject to special development policies of the Regional plan.

11. The Regional Development Strategy be based on the principle that the amount of growth in the rural areas of the Region be planned to occur in a relationship to be determined in phase two, to the overall growth rate in the Region.

12. The process outlined on Page 5227, Annex C, be confirmed which would result in a draft official plan for discussion (excluding the transportation chapter) being available in May 1985. (Deferred)

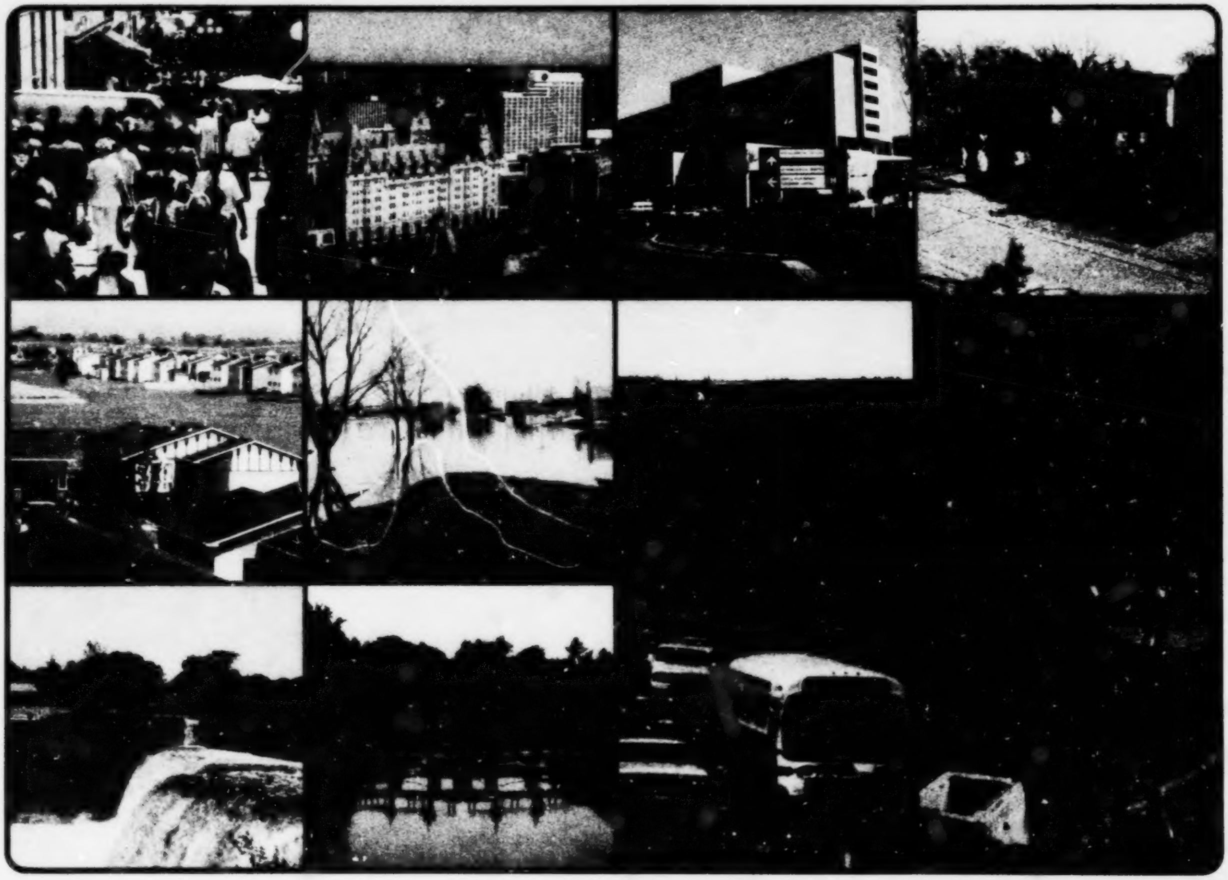
13. The staff as part of Stage 2 of the Official Plan Review investigate the consequences of

    a) increased growth inside the greenbelt as contemplated by the City of Ottawa and

    b) increasing the size of the urban communities outside the greenbelt.

14. In order that 13a) can be carried out the City of Ottawa be requested to confirm the Regional staff's allocation of 34,000 dwelling units or to recommend an alternate allocation consistent with their brief, and consistent with existing zoning and approved neighbourhood plans, by February 15th, 1985.

Stratégie régionale d'aménagement



Document de travail 2

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

Municipalité Régionale d'Ottawa - Carleton
Service de l'urbanisme
Novembre, 1985

RAPPORTS DISPONIBLES
SUR LA REVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Sommaire des documents de travail sur la révision du plan directeur
2. Stratégie régionale d'aménagement
3. Secteurs d'emploi
4. Secteur central/zone intérieure
5. Installations à l'échelle régionale
6. Zones résidentielles urbaines
7. Logement
8. Aménagement dans la zone rurale
9. Ressources naturelles (agriculture)
10. Contraintes écologiques
11. Protection de l'environnement
12. Ressources écologiques et patrimoniales
13. Transport
14. Mise en oeuvre

(also available in english)

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

STRATÉGIE RÉGIONALE D'AMÉNAGEMENT

DOCUMENT DE TRAVAIL

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
SERVICE DE L'URBANISME
Novembre 1985

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	Objectifs regionaux	1
3.0	Perspectives de croissance régionale	2
	3.1 Tendances passées	2
	3.2 Projections	3
4.0	Incidences de la croissance	5
	4.1 Besoins en logement et en terrains	5
	4.2 Infrastructure	6
5.0	Nouveau régime d'aménagement	7
	5.1 Tendances passées	7
	5.2 Migrations quotidiennes, 1981	8
6.0	Défi de planification	9
7.0	Différents régimes d'aménagement pour l'avenir	9
8.0	Évaluation des options de croissance	11
	8.1 Critères	11
	8.2 Analyse	11
	8.3 Sommaire de l'évaluation	17
9.0	Orientations de la croissance future	17
	9.1 Besoins en terrains	18
	9.2 Autres orientations possibles de la croissance	18
	9.3 Evaluation des orientations de la croissance	18
	9.4 Après 2001	20
10.0	Stratégie d'aménagement proposée	21
	10.1 Orientation préférée de la croissance	21
	10.2 Moyens de transport est-ouest	22
	10.3 Localisation de l'emploi	22
	10.4 Approbations de construction résidentielle et performance de l'emploi	22
	10.5 Sommaire	23

1.0 INTRODUCTION

Le Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a été adopté en 1974. Il fait l'objet d'une révision en vue d'une mise à jour. Cette révision a donné lieu à la rédaction de plusieurs documents, dont la liste figure à l'intérieur de la couverture recto et qu'on peut se procurer sur demande. Le présent texte constitue le document de travail sur la Stratégie régionale d'aménagement, pour lequel un document de recherche plus élaboré est disponible sur demande.

L'objet de la révision est l'élaboration de politiques à intégrer dans le Plan directeur régional qui orienteront l'aménagement physique de la municipalité régionale pour les vingt prochaines années et après. La consultation avec le public et les organismes touchés est un élément important du processus de révision, et les particuliers et les groupes sont invités à réagir à ce document et aux autres.

La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations, que l'on trouvera à l'intérieur de la couverture verso. Le deuxième volet, dans lequel s'inscrit ce document, consiste à élaborer des propositions de politiques fondées sur les 14 recommandations adoptées.

2.0 OBJECTIFS RÉGIONAUX

La planification dans Ottawa-Carleton n'est pas la responsabilité exclusive du Conseil régional. D'autres organismes comme les municipalités locales, le gouvernement provincial et la Commission de la capitale nationale planifient aussi divers aspects de l'aménagement régional, tout comme des particuliers et des entreprises privées.

Pendant la consultation publique sur la première étape de la révision du plan directeur, on nous a reproché de trop axer le débat sur la planification physique et pas assez sur les aspects sociaux.

Sur ce point, la Loi sur l'aménagement du territoire de l'Ontario porte spécifiquement qu'un plan directeur est établi "principalement pour servir de guide dans l'aménagement physique d'une municipalité, compte tenu des questions pertinentes d'ordre social, économique et écologique". C'est pourquoi tout le plan directeur de la région est articulé sur l'aménagement physique. Cela ne veut pas dire pour autant que le Conseil régional ne s'intéresse pas aux questions sociales ni à la planification qui les concerne. Mais il vaut mieux aborder ces questions dans d'autres documents que le plan directeur, p. ex., le Rapport du Comité consultatif de la garde de jour pour enfants et la Mise à jour de la déclaration régionale sur le logement.

Pendant la consultation publique sur la première phase de la révision du plan directeur, certains intervenants ont aussi fait valoir que les propositions ne s'appuyaient pas sur un énoncé explicite d'objectifs. À la lumière des préoccupations que définit la Loi provinciale sur l'aménagement du territoire en matière de planification de l'utilisation des terres et d'un certain nombre de principes généraux de planification, nous proposons les neuf objectifs régionaux suivants :

- **Prévoir une quantité et une variété suffisante de logements et d'emplois pour répondre aux besoins de la population projetée.**

- **Protéger les habitants contre les influences adverses de l'environnement.**

- **Prévoir un système d'utilisation des terrains et de transport qui mette**

l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et donne une bonne possibilité d'offrir un éventail complet de services publics et d'installations communautaires.

- Respecter la capacité de l'environnement naturel d'assimiler l'effet des activités de l'homme.
- Préserver les ressources naturelles importantes.
- Protéger les ressources importantes en matière de loisirs, d'environnement et de patrimoine.
- Relever la qualité esthétique du milieu bâti et du milieu naturel.
- Réduire au minimum les coûts privés et publics des services requis compte tenu des avantages globaux.
- Effectuer la planification dans le cadre d'un processus ouvert, en élaborant des politiques qui, dans toute la mesure du possible, répartissent équitablement les avantages et les influences contraires.

Pour réaliser ces objectifs, le Conseil dispose de quatre moyens d'orienter l'aménagement physique de la région. Tout d'abord, le Conseil régional, par le biais de la Loi sur l'aménagement du territoire et de la Loi sur Ottawa-Carleton, doit veiller à tenir à jour le plan directeur. Les politiques que le Conseil juge nécessaires pour la bonne planification de la municipalité dans son ensemble sont une première obligation. En second lieu, le Conseil est directement responsable de l'organisation de services comme le traitement et la distribution de l'eau, la collecte et le traitement des égouts, les routes principales et le transport en commun. En troisième lieu, le Conseil approuve les plans directeurs locaux, qui doivent être conformes au plan directeur régional. En quatrième lieu, le Conseil approuve certains types d'aménagement privé comme les plans de lotissement et de copropriété.

3.0 PERSPECTIVES DE CROISSANCE RÉGIONALE

3.1 Tendances passées

L'ampleur de la croissance prévue dans la région a une énorme influence sur les sortes de politiques appropriées pour un plan directeur. La figure 1 illustre l'ampleur de la croissance entre 1971 et 1981, selon quatre indices distincts, et les met en comparaison avec les projections du plan directeur. Alors que la perception générale est que la "croissance" a ralenti dans la région, cela ne vaut en réalité que pour la population. À tous les autres égards, la croissance a été égale (terrains urbains) ou supérieure (ménages et emplois) aux prévisions du début des années 1970.

Fig. 1 INDICATEURS DE CROISSANCE RÉGIONALE

	1971	1981 PROJECTIONS* DU PLAN DIRECTEUR	1981 CHIFFRES RÉELS
EMPLOIS (total)	214 000	276 000	292 000
HABITANTS (total)	472 000	600 000	547 000
MÉNAGES (total)	138 000	188 000	201 000
TERRAINS URBAINS (ha)	11 750	15 000	15 200

* tirées des relations données dans le plan directeur régional de 1974.

Une des principales raisons de l'évolution de la relation entre les personnes, le logement et les terrains est l'arrivée à l'âge adulte de la génération issue de l'explosion des naissances, qui a réclamé plus d'emplois, de logements, de transport, de services communautaires et, en bout de course, de terrains urbains. Au cours de la dernière décennie, la population de la région s'est répartie dans des ménages plus petits et plus nombreux. De fait, la remarquable diminution de la taille des ménages (les jeunes qui quittent le foyer, la dissolution des familles par

la séparation ou le divorce) explique près des deux tiers des nouveaux logements construits entre 1971 et 1981. En même temps, l'arrivée à l'âge actif des jeunes de la région et l'accroissement du taux d'activité des femmes ont nécessité environ la moitié des emplois qui se sont créés. Ainsi, il y aurait eu une "croissance" importante du nombre de logements, du nombre d'emplois et de la superficie des terrains urbains consommés même si la base de population de 1971 dans la région n'avait pas crû.

En plus de l'accroissement des besoins de la base de population de 1971, la région a connu une croissance démographique par l'accroissement naturel et par l'immigration que l'expansion rapide de l'emploi pendant la période a attirée dans la région. Environ la moitié de l'augmentation de population de 75 000 habitants entre 1971 et 1981 est le résultat de l'arrivée dans Ottawa-Carleton d'un plus grand nombre de personnes venant d'autres régions du Canada et d'ailleurs.

3.2 Projections

Emploi. À la lumière de l'expérience de 1976 à 1981, de la composition de l'économie locale et d'une évaluation de la performance prévue de chacun des secteurs, nous avons établi une projection de la croissance de l'emploi par secteur pour 1981-2001. On retrouve cette projection à la figure 2. Même si cette projection représente une croissance "forte", c'est celle que le Conseil a jugé prudent d'utiliser pour la révision du plan directeur. Nous prévoyons que 80 % de la croissance totale viendra du gouvernement fédéral, du commerce, des services communautaires et personnels, des industries manufacturières et des services à la gestion des entreprises. Dans les activités primaires (p. ex., l'agriculture, la construction, les transports et les communications, les finances, les affaires immobilières et les assurances, et l'administration provinciale et locale, la croissance devrait être faible. La figure 2 indique qu'il faut prévoir une augmentation de 150 000 emplois d'ici 2001 si la conjoncture demeure bonne.

Fig. 2 PROJECTION* DE L'EMPLOI

Secteur d'emploi	1981		2001	
	Emplois	%	Emplois	%
Activité primaire	**700	0,2	2 400	0,5
Industries manufacturières	21 400	7,3	34 800	7,9
Construction	9 800	3,3	13 800	3,1
Transp/Com/Serv d'util pub	12 500	4,3	22 000	5,0
Commerce	42 500	14,5	62 000	14,0
Finances/Assurances/Aff immob	12 600	4,3	18 400	4,2
Serv comm/com/pers	91 700	31,5	140 600	31,8
Administration fédérale	88 200	30,3	131 200	29,7
Administration provinciale	2 600	0,9	3 300	0,7
Administration locale	8 600	2,9	11 500	2,6
Autre administration	1 600	0,5	2 200	0,5
Emploi total	292 200	100 %	442 200	100 %

* Représente la projection de croissance forte.
** Les agriculteurs n'étaient pas pris en compte dans l'enquête sur l'emploi de 1981 et ils ne sont donc pas comptés ici.

Population. La croissance démographique est relativement volatile d'une année à l'autre. Par le passé, l'accroissement naturel (c.-à-d. les naissances moins les décès) a été relativement stable, à 3 500 personnes par an. Les migrations qui sont essentiellement liées à la création d'occasions d'emploi ont fluctué.

Compte tenu :

> d'un taux de chômage de 4 %,
> d'un taux d'activité de 73 %, et
> d'une augmentation du travail à temps partiel, qui atteint 20 % de l'ensemble des emplois,

les projections permettent de conclure que la région aura une immigration nette de 6 000 personnes par année, en moyenne. Ce taux ressemble à celui de la période de 1971-1976 et il est inférieur à celui de la période de 1981-1984 (8 270 par an).

En raison de la structure par âge de la population, il est vraisemblable que la force dominante qui alimentera la croissance démographique jusqu'à la fin du siècle sera l'immigration nette (qui

représente les deux tiers de l'augmentation projetée de 1981 à 2001). D'après cette projection, la population régionale atteindra 725 000 habitants en 2001, soit 180 000 de plus qu'en 1981.

Fig. 3 PROJECTION* DE POPULATION

ÂGE	1981	1991	2001	2011
0-14	109 582	119 242	124 421	116 151
15-24	105 187	87 922	88 974	99 522
25-34	102 044	122 738	108 898	108 101
35-44	72 620	111 224	130 696	118 114
45-54	58 519	74 696	111 951	130 632
55-64	50 255	56 510	71 175	105 597
65+	48 626	70 966	88 612	109 314
TOTAL	546 833	643 278	724 727	787 431

* Représente la projection de croissance forte, les migrations nettes étant posées hypothétiquement à +6 000 par an.

Tout au long de la période, l'un des changements démographiques les plus importants sera celui de la composition par âge de la population. Les groupes d'âge de 35 à 54 ans représenteront les deux tiers de l'augmentation nette de la population entre 1981 et 2001. De plus, le nombre de personnes de plus de 65 ans aura presque doublé en 2001, comme on le voit aux figures 3 et 4.

Fig. 4 POURCENTAGE DE L'ACCROISSEMENT PROJETÉ DE POPULATION PAR GROUPE D'ÂGE

ÂGE	1981-1991	1991-2001	2001-2011
0-14	10	6	-13
15-24	-18	1	17
25-34	21	-17	-1
35-44	40	24	-20
45-54	17	46	30
55-64	6	18	55
65+	23	22	33
TOTAL	100	100	100

Ménages. On prévoit qu'Ottawa-Carleton pourrait compter 302 000 ménages en 2001, soit 100 000 de plus qu'en 1981. De 1981 à 1991, 54 % de cette augmentation interviendra chez les ménages des groupes d'âge de 35 à 54 ans et, de 1991 à 2001, 77 % de l'augmentation aura lieu dans ces groupes d'âge. Par contraste, le nombre de ménages formés par les jeunes et les jeunes adultes de 15 à 34 ans devrait représenter 13 % de l'augmentation totale d'ici 1991 et pourrait même diminuer de 1991 à 2001.

La taille moyenne des ménages devrait continuer de diminuer, passant de 2,7 personnes en 1981 à 2,4 en 2001. La figure 5 résume la projection.

Fig. 5 PROJECTION* DES MÉNAGES

ÂGE	1981	1991	2001	2011
0-14	0	0	0	0
15-24	16 840	12 309	12 456	13 933
25-34	52 603	64 793	57 487	57 066
35-44	39 951	62 163	73 045	66 013
45-54	33 068	43 263	64 842	75 662
55-64	29 036	34 651	41 125	61 013
65+	28 951	42 567	53 167	65 588
TOTAL	200 489	259 746	302 122	339 275

* Projection révisée, mai 1985

Après 2001. Le rôle du plan directeur régional est d'orienter à long terme l'aménagement physique de la région. La croissance se poursuivra après 2001 et il importe de s'assurer que les orientations de l'aménagement futur proposées dans le plan ne comportent pas de défauts évidents et ne restreignent pas les options pour le plus long terme. On a étendu les projections sur une autre décennie, jusqu'en 2011, et il semblerait que les taux de croissance continueront de reculer et la population d'arriver à une plus grande maturité quant à sa structure par âge.

Ces projections s'appuient sur l'hypothèse selon laquelle la situation démographique et économique ne changera pas pour la peine au cours de la période. En raison de la structure par âge de la population du Canada, il faut prévoir un ralentissement marqué du taux de croissance au début du siècle prochain. Cela se reflète dans les projections des figures 3 et 5. Il est

impossible de prévoir comment le gouvernement fédéral réagira à cette situation dans les années 1990 et le prochain siècle, mais il est évident que le niveau de l'immig ation internationale constituera un facteur important pour le taux de croissance dans cette période, si la croissance économique se poursuit.

4.0 INCIDENCES DE LA CROISSANCE

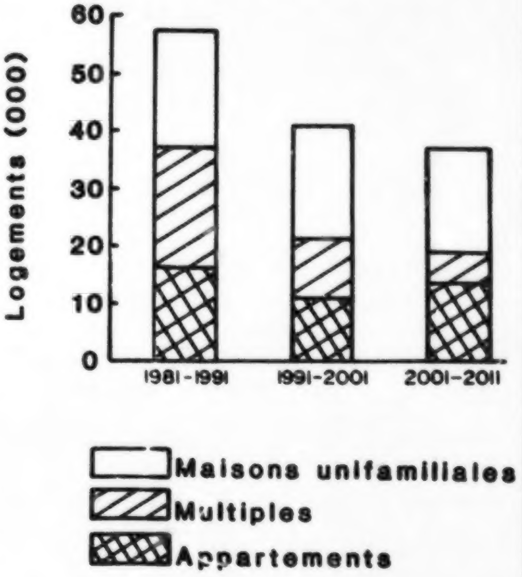
Le plan directeur porte surtout sur l'aménagement physique. Par conséquent, il semble y avoir trois aspects à développer par suite des travaux réalisés jusqu'ici.

4.1 Besoins en logements et en terrains

La projection des logements a fait l'objet de critiques lors de la consultation publique sur la première phase de la révision du plan directeur. Par conséquent, nous l'avons réexaminée et révisée. Nous avons fait une projection des besoins en logements par genre en fonction de la composition par âge de la population en 1991 et en 2001. Nous nous sommes appuyés ainsi sur l'hypothèse selon laquelle les gens de n'importe quelle catégorie d'âge choisiront en 1991 et 2001 à peu près les mêmes sortes de logements qu'en 1981. Puisque la génération issue de l'explosion des naissances (âge médian de 25 ans à l'heure actuelle) arrivera à l'âge moyen pendant le reste de la présente décennie, et puisque cet âge est celui où l'on élève le plus souvent des enfants, force nous est de conclure que la majorité des logements requis seront de faible hauteur. Et, si le passé est garant de l'avenir, la faveur ira aux maisons individuelles. La figure 6 illustre la projection.

Figure 6

Logements supplémentaires exigés par la croissance des ménages 1981-2011



Source : Service de l'urbanisme de la MROC

Nous avons supposé qu'un peu moins de la moitié des besoins en logements urbains seront satisfaits sur des terrains situés à l'intérieur de la ceinture de verdure et qu'environ 40 % de ces nouveaux logements devront leur existence à diverses formes d'intensification (logements intercalaires, réaménagements, etc.).

Partant du principe que la prochaine révision détaillée et complète du plan directeur aura lieu au milieu des années 1990 et qu'il devrait alors rester au moins une décennie de potentiel de croissance dans le plan directeur, nous proposons que le plan directeur se fonde sur un horizon de planification s'étendant jusqu'à 2006.

Figure 7 DÉFICIT RÉSIDENTIEL (TERRAINS DE LA PHASE 1)*

	M. ind.	Log. coll.	App.	Total
Besoins en logements (1981-2006)	48 135	36 350	38 080	122 565
Logements provenant de l'intensification (1981-2006)	4 670	3 780	14 515	22 965
Logements à construire sur des terrains vacants	43 465	32 570	23 565	99 600
Possibilités* des terrains vacants en 1981 (logements)	37 330	27 414	24 483	89 230
Déficit - logements	6 135	5 150	0	11 285
- terrains (ha nettes)	315	140	0	455

* Ce calcul comprend des terrains de Stittsville

L'estimation des besoins en logements d'ici 2006, comme il ressort de la figure 7, dépasse le nombre total de logements qui pourraient être réalisés sur les terrains de la phase 1 présentement désignés dans le plan directeur régional (un déficit d'environ 11 300 logements). En outre, il y aura lieu de prévoir des emplois, des services et des installations pour la population projetée pour 2006. L'objet du présent document est d'établir la meilleure façon d'assurer la possibilité de réaliser ces nouveaux logements et de créer ces nouveaux emplois. La figure 8 présente un calcul des besoins bruts en terrains en fonction du déficit de 11 300 logements.

Fig. 8 BESOINS BRUTS EN TERRAINS*

a) Déficit des terrains résidentiels (fondé sur 11 300 logements)	455 ha (net)
b) Terrains pour l'emploi	300 ha (net)
c) Terrain pour rues et autres utilisations non comprises en a) et b)	245 ha (net)
TOTAL	1 000 ha (brut)

* en plus des terrains de la phase 1 déjà prévus au plan directeur régional actuel

4.2 Infrastructure

La nécessité de prévoir une croissance continue fait nettement ressortir le besoin de nouvelles infrastructures (c.-à-d. adduction d'eau, égout, routes, couloirs de transport en commun). Mais une bonne part de l'augmentation requise de l'infrastructure sera nécessaire quel que soit le centre de croissance. Par exemple, l'expansion des usines de traitement de l'eau et du Centre de dépollution du ruisseau Green, la construction de couloirs de transport en commun jusqu'à Bayshore, au chemin Blair et à South Keys, les améliorations routières dans le corridor du Queensway et de l'autoroute 416 proposée, les projets de routes régionales comme le prolongement du chemin du Hunt Club à l'ouest du nouveau pont, et les projets fédéraux, comme le doublage de la promenade de l'aéroport, sont tous nécessaires, indépendamment de l'endroit où aura lieu la croissance.

Bien que certains éléments d'infrastructure soient fonction de l'orientation de la croissance future, la plupart en sont indépendants.

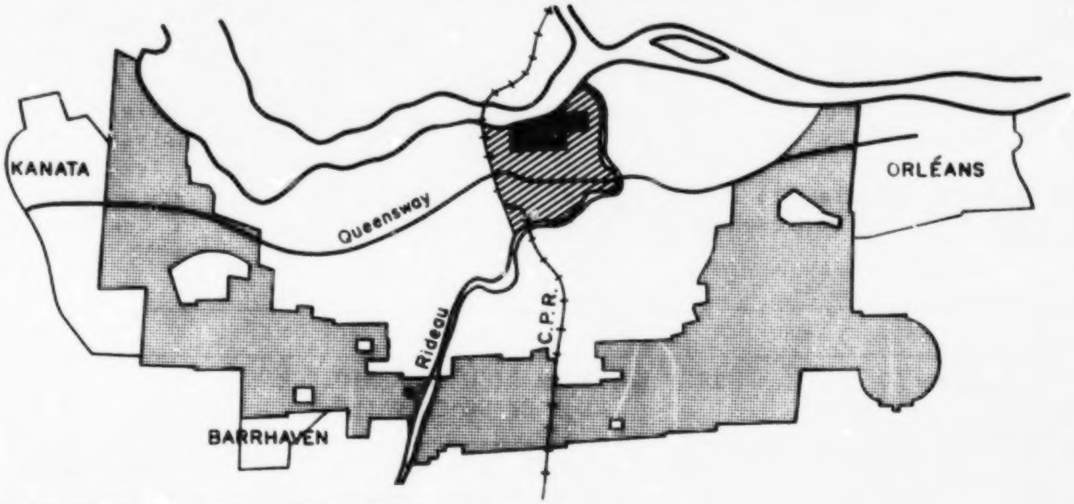
5.0 NOUVEAU RÉGIME D'AMÉNAGEMENT

5.1 Tendances passées

La figure 9 répartit la région en un certain nombre de sous-régions et indique la population, le nombre de logements, la population active et le nombre d'emplois en 1981 dans chacune des zones. En 1981, le secteur central et la zone intérieure renfermaient, ensemble, 14 % de la population, 15 % de la population active, 19 % des logements et 43 % des emplois. Cependant, entre 1971 et 1981, ils ont perdu 20 % de leur population, ont accru leur stock de logements de 6 % et ont ajouté environ 10 % à leur base d'emploi. Dans l'ensemble, on a assisté à une tendance à l'augmentation du nombre d'emplois, mais à une diminution de la population active résidente.

Figure 9

RÉPARTITION DES HABITANTS, DES LOGEMENTS ET DES EMPLOIS EN 1981 (000)



RÉPARTITION DE LA POPULATION, DES LOGEMENTS ET DES EMPLOIS EN 1981 (EN MILLIERS)

SOUS-RÉGION GÉOGRAPHIQUE	POPULATION	LOGEMENTS*	EMPLOIS*	POPULATION ACTIVE EMPLOYÉE
Secteur central	4,1	2,4	67,3	2,2
Zone intérieure	73,9	34,8	57,1	40,4
À l'intérieur de la ceinture de verdure	365,1	132,8	148,4	193,9
Kanata	16,5	5,3	7,2	8,8
Orléans	23,2	9,5	2,3	13,5
Barrhaven	9,7	2,6	0,3	3,6
Zone rurale	54,2	16,1	9,4	27,1
TOTAL	546,9	200,5	292,0	283,3

La zone intérieure exclut le secteur central, et l'intérieur de la ceinture de verdure exclut la zone intérieure.

* Logements occupés

Sources : Recensement du Canada, enquête sur l'emploi de la MROC

Secteur central
Zone intérieure
Ceinture de verdure

À l'extérieur du secteur central, les logements et les emplois en 1981 se répartissaient également entre l'est et l'ouest de la rivière Rideau. Dans la période de 1971 à 1981, la croissance s'est accélérée à l'est de la rivière Rideau. À l'ouest, la population a progressé de 17 % et le nombre de maisons, de 49 %; à l'est, la population a augmenté de 32 % et le nombre de maisons, de 73 %. Depuis 1981, la construction résidentielle est demeurée plus vigoureuse à l'est qu'à l'ouest de la rivière Rideau.

Une autre tendance importante qui s'est dégagée pendant les années 1970 est le changement de localisation de la croissance résidentielle vers les trois collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure. Entre 1976 et 1981, 31 % de l'ensemble de la construction résidentielle neuve se situait à l'extérieur de la ceinture de verdure, à comparer à 10 % entre 1971 et 1976.

Dans la zone rurale, la croissance de la population a représenté 17 % du total régional, mais la croissance du nombre de logements n'a été que d'environ 9 %. 70 % de la croissance du logement rural et de la population rurale a eu lieu dans les 29 villages désignés dans le plan directeur.

5.2 Migrations quotidiennes, 1981

Puisque l'infrastructure du transport coûte plus cher que toute autre et qu'une bonne part de la planification du transport repose sur les flots de circulation des heures de pointe, il importe de faire une analyse des données sur les migrations quotidiennes pour bien comprendre le fonctionnement du réseau de transport aux heures de pointe. La figure 10 (tirée de renseignements provenant du recensement du Canada) indique la population active par sous-région, le pourcentage de cette population active qui a un emploi dans la sous-région et le pourcentage de celle qui va travailler dans la zone intérieure. Cette analyse fait ressortir un lien entre les possibilités d'emploi dans une sous-région et le taux d'occupation de ces emplois par

Figure 10 LIEN ENTRE LE LIEU DE RÉSIDENCE ET LE LIEU DE TRAVAIL

LIEU DE RÉSIDENCE	% TRAVAILLANT DANS LA MÊME SOUS-RÉGION QUE LE LIEU DE RÉSIDENCE	% TRAVAILLANT DANS LA ZONE INTÉRIEURE	% TRAVAILLANT AILLEURS
Zone intérieure	52	S.O.	48
Est/N. du Queensway	25	32	43
Est/S. du Queensway	28	32	40
Ouest/N. du Queensway	26	29	45
Ouest/S. du Queensway	25	26	49
Orléans	8	28	64
Kanata	16	23	61
Barrhaven	5	28	67

Sources : Recensement du Canada, 1981

les résidents de la même sous-région, mais ce lien est faible. Quelle que soit la sous-région observée, une forte proportion (de 50 % à 95 %) des travailleurs cherchent du travail à l'extérieur de leur sous-région, la zone intérieure (y compris le secteur central) attirant de 23 % à 32 % des déplacements pour le travail qui commencent à l'extérieur de la zone intérieure. Aspect important, cette analyse fait ressortir un degré élevé de déplacements entre sous-régions. Entre 40 % et 67 % des déplacements pour le travail débordent la sous-région et se terminent ailleurs que dans la zone intérieure.

La principale conclusion à tirer de cette analyse, c'est que, même s'il est important de permettre aux gens de se trouver du travail près de leur lieu de résidence et vice-versa, les gens décident souvent, pour une foule de raisons, de chercher de l'emploi dans toute la région. Par conséquent, il est important que le plan directeur rende tous les emplois le plus accessibles possible à tous les résidents. Il est possible d'y arriver par l'amélioration du réseau de transport en commun et du transport routier, et en situant bien les secteurs d'emploi en fonction du réseau de transport en commun et du réseau routier de manière à faciliter les migrations quotidiennes.

6.0 LE DÉFI DE PLANIFICATION

À la lumière de ce qui précède, il est souhaitable que le plan directeur régional prévoie les points suivants :

- La possibilité d'ajouter 122 500 logements et 171 000 emplois dans la zone urbaine.

- Favoriser la création de logements supplémentaires dans le secteur central et la zone intérieure pour donner aux gens la possibilité de vivre près du principal centre d'emploi de la région.

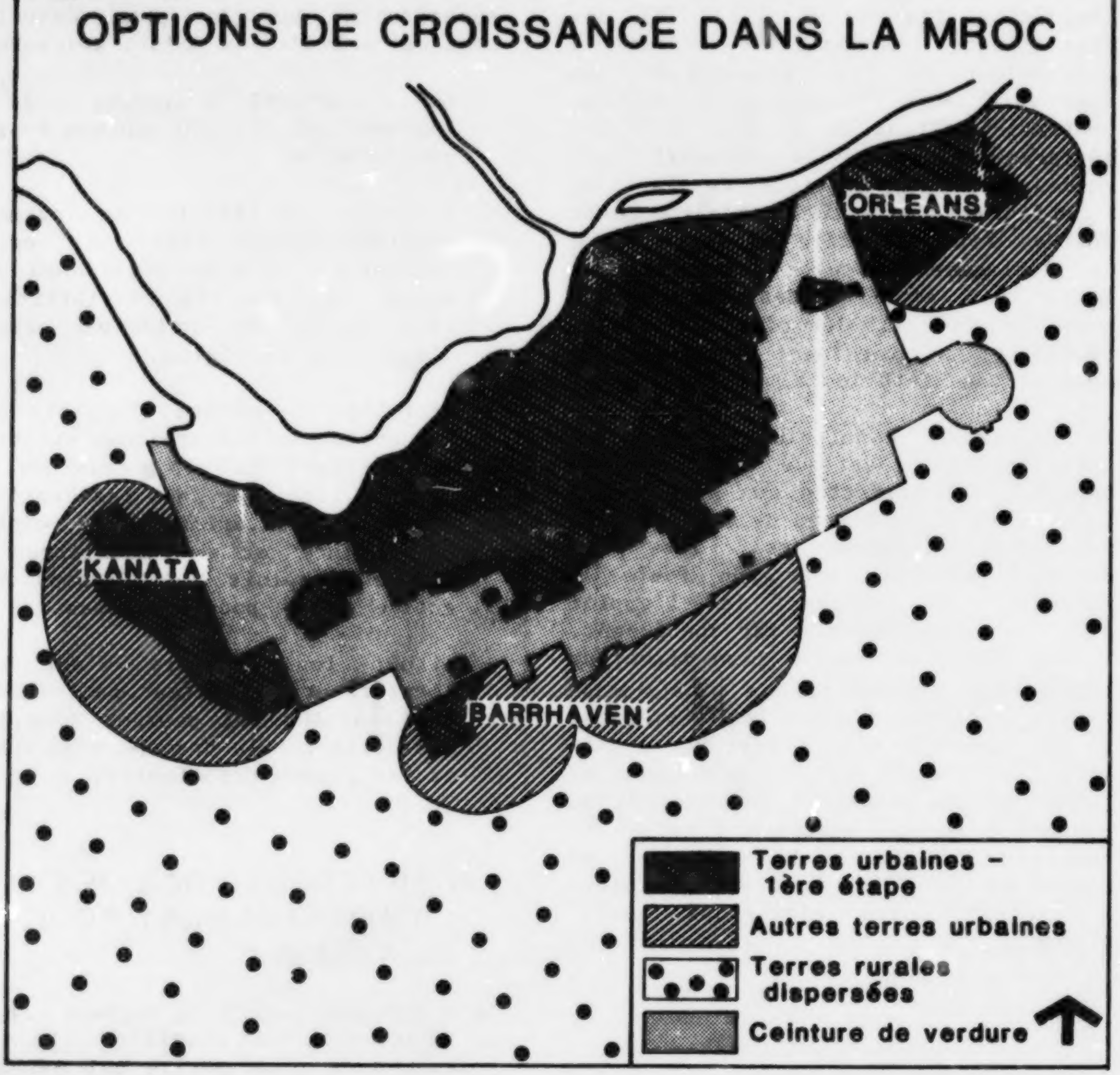
- Accroître le nombre d'emplois dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure ainsi que dans les banlieues situées à l'intérieur de la ceinture de verdure afin d'équilibrer le nombre d'emplois avec la population active prévue pour ces zones.

- Situer les secteurs d'emploi à l'extérieur du secteur central dans des endroits qui peuvent être bien desservis par le transport en commun et les routes principales.

7.0 DIFFÉRENTS RÉGIMES D'AMÉNAGEMENT POUR L'AVENIR

Il a été question, à la section 4.1, de la nécessité d'accueillir 11 300 logements de plus que ce qui est déjà prévu pour les terrains de la phase 1 dans le plan directeur existant, ainsi que les emplois, les services et les installations qu'ils supposent. Les terrains de la phase 1 comprennent toute la zone urbaine située à l'intérieur des limites de la ceinture de verdure fédérale, Blackburn Hamlet, Bells Corners, Kanata, Orléans et Barrhaven. Les recommandations approuvées par le Conseil en décembre 1984 signifiaient qu'en principe la solution préférée était d'assurer des terrains

Figure 11



pour la nouvelle croissance au sud de la ceinture de verdure. Cependant, avant de donner son accord, le Conseil a demandé qu'on examina la possibilité de poursuivre l'expansion à Kanata et à Orléans ainsi que la possibilité d'accroître les possibilités d'aménagement à l'intérieur de la ceinture de verdure. Est venue se greffer une troisième possibilité qui augmenterait la proportion de la population dispersée dans la zone rurale. Il y avait lieu d'examiner cette troisième option pour déterminer le niveau approprié de croissance en milieu rural, comme l'a demandé le Conseil en décembre 1984.

Il y a donc trois façons générales de faire place à la croissance :

1. S'accommoder de la zone urbaine telle qu'elle est déjà désignée (c.-à-d. des terrains de la phase 1).

2. Libérer des terrains urbains en sus de ceux qui ont été désignés à la phase 1.

3. Disperser une plus grande part de la population dans la zone rurale.

Ces solutions sont représentées schématiquement à la figure 11.

8.0 ÉVALUATION DES OPTIONS DE CROISSANCE

8.1 Critères

Les neuf objectifs régionaux (voir section 2.0) forment la base d'une évaluation de ces trois options générales de croissance. Cependant, on a jugé inutile de créer des critères d'évaluation pour deux des objectifs qui ont trait au mode de planification (c.-à-d. la nature du processus public et les normes de protection de l'environnement). La réalisation de ces deux objectifs n'a rien à voir à quelque régime d'aménagement. Il n'est pas possible non plus de définir des critères d'évaluation utiles pour la qualité esthétique. Ce n'est pas le choix d'une option de croissance régionale qui risque d'influer sur la qualité (bonne ou mauvaise) de l'aménagement du point de vue esthétique.

Les six autres objectifs sont représentés par les critères d'évaluation que voici :

1. Possibilité de croissance
   a. probabilité de répondre aux besoins projetés de logement de forte, moyenne et faible densité
   b. probabilité de réaliser la répartition souhaitée de l'emploi
2. Perturbation des collectivités
   a. accroissement du nombre de logements dans les collectivités existantes
   b. accroissement ou élargissement des routes dans les quartiers résidentiels, et filtrage de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels
3. Commodité
   accès aux installations à l'échelle régionale (proximité)
4. Protection des ressources
   quantité de terres agricoles perdues
5. Protection de l'environnement
   quantité de l'environnement naturel et des caractéristiques de l'environnement qui sont perdus ou menacés
6. Coûts
   coût de l'infrastructure régionale (routes, couloir de transport en commun, égouts et adduction d'eau).

8.2 Analyse

En raison de la subjectivité de l'évaluation, les résultats sont présentés sous forme de cotes relatives plutôt que de chiffres absolus. La figure 12 présente les cotes pour les trois options de croissance générale, dont les résultats sont discutés ci-après.

Possibilités de logement. Puisque la majorité de la construction résidentielle future de forte densité devrait se situer à l'intérieur de la ceinture de verdure ou dans les centres-villes des collectivités urbaines, et puisque, à ces endroits, il est tout à fait possible de donner suite aux besoins de logement de forte densité suivant chacune des options, nous avons jugé que cela n'était pas un facteur à prendre en compte dans l'évaluation.

Cependant, pour ce qui est du logement de densité moyenne (p. ex., les maisons en rangée), nous estimons qu'il faudra 5 150 nouveaux logements sur un total (net) de 150 hectares. C'est l'équivalent d'environ 500 petits emplace-

Figure 12

Cotes des Trois Options de Croissance

	TERRAINS DE L'ÉTAPE 1	AUTRES TERRAINS URBAINS	TERRAINS RURAUX DISPERSÉS
Réalisation de la croissance			
FORTE DENSITÉ	.... PAS UN FACTEUR		
MOYENNE DENSITÉ	●	○	●
FAIBLE DENSITÉ	●	○	○
EMPLOIS	○	◒	●
Perturbation communautaire			
LOGEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	.... NON COTÉES		
INCIDENCE SUR LES TRANSPORTS	◒	○	●
Commodité			
ACCÈS AUX INSTALLATIONS À L'ÉCHELLE RÉGIONALES	○	◒	●
Terres agricoles	○	●	●
Caractéristiques écologiques	○	◒	●
Coût	⊙	◒	●

○ ◒ ●

BON → FAIBLE

ments (à 10 logements chacun), comparables aux petits projets de construction intercalaire qui se sont vus dans plusieurs quartiers établis depuis quelques années. Ils s'ajoutent à l'ensemble des grands et petits emplacements qui sont déjà disponibles sur des terrains résidentiels vacants, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure, en plus des quelque 380 petits emplacements hypothétiques qui devraient être libérés par le réaménagement au cours de la période de 20 ans (c.-à-d. si l'expérience récente de la construction intercalaire et du réaménagement se poursuit).

Si les terrains en sus des terrains de la phase 1 ne sont pas libérés (c.-à-d. option 1), le taux de construction intercalaire et de réaménagement devrait plus que doubler par rapport à celui de la période de 1981 à 1984. Puisqu'il apparaît difficile de doubler le taux actuel, nous jugeons que l'option 1 donnerait de piètres résultats à cet égard. La deuxième option, qui étend l'enveloppe urbaine, ne pose pas de problème.

Cependant, pour ce qui est de l'option de dispersion en milieu rural, elle est mal cotée puisqu'il est peu probable que les services soient généralement disponibles dans la zone rurale pour les ensembles d'habitation de moyenne densité.

Quant aux logements de faible densité, il sera extrêmement difficile, voire impossible, de répondre à tous les besoins de logement de faible densité sur les terrains présentement désignés comme terrains de la phase 1 dans le plan régional. Selon les densités actuelles de construction, il faudra 300 hectares (nettes) de terrains plus toutes les parcelles résidentielles vacantes connues, en plus des 4 670 maisons individuelles intercalaires qu'on prévoit pour les petits emplacements, dans les zones bâties, et en plus des terrains requis ci-dessus pour le déficit du logement de moyenne densité (comme on l'a vu plus haut).

L'évaluation des emplacements non résidentiels vacants à l'intérieur de la ceinture de verdure a permis de trouver environ 450 hectares (brutes) de terrain qui pourraient être disponibles. Cependant, 80 % de ces terrains appartiennent au gouvernement fédéral. Même si tous les emplacements recensés étaient disponibles (ce qui est loin d'être sûr), il est peu vraisemblable qu'ils soient aménagés exclusivement pour des logements de faible densité.

La première option, qui limite la croissance future à celle que permettent les terrains de la première étape, est donc mal cotée pour ce qui est de la possibilité de satisfaire aux besoins projetés de logement de faible densité. Les deux autres options pourraient répondre aux besoins de logement de faible densité de la région et sont donc très bien cotées à l'égard de ce facteur.

Possibilités d'emploi. Pour ce qui est de la répartition souhaitée de l'emploi, on juge qu'il vaudrait en général mieux utiliser les seuls terrains de la phase 1 que d'ajouter de nouveaux terrains urbains ou de disperser l'aménagement dans la région rurale. Cependant, dans la mesure où les nouveaux terrains urbains sont situés dans un nombre limité de zones et bien situés par rapport aux installations de transport, l'option 2 favoriserait aussi la répartition préférée de l'emploi; par conséquent, nous avons coté cette option dans la moyenne. L'option de dispersion est celle qui est la plus basse cote.

Perturbation des collectivités. Nous avons défini deux formes de perturbation des collectivités. Ce sont la création de nouveaux logements dans les zones déjà aménagées et l'effet de l'accroissement de la demande de transport sur les zones déjà aménagées.

Dans le premier cas, comme on l'a vu plus haut, pour intensifier l'utilisation des terrains de la phase 1 il faudra ajouter des logements dans des quartiers existants à un rythme deux fois supérieur au niveau actuel de construction intercalaire et de réaménagement. Pendant la consultation publique sur la première phase de la révision du plan directeur, nous avons recueilli des points de vue différents au sujet des effets de l'intensification résidentielle sur les quartiers existants. Par conséquent, nous n'avons pas coté ce facteur. Il faudra procéder à une consultation plus poussée avec les groupes communautaires qui risquent d'être touchés par les propositions d'intensification avant de pouvoir déterminer si l'augmentation des niveaux de construction intercalaire et de réaménagement est susceptible d'avoir une influence néfaste. Nous inviterons ces groupes à faire valoir leur point de vue dans le cadre des discussions publiques à venir.

En ce qui a trait aux effets du transport, il y a deux aspects différents à prendre en compte. Tout d'abord, il y a la question de pouvoir répondre aux besoins nouveaux de transport et les incidences que les nouvelles routes et les élargissements de routes existantes pourraient avoir sur les collectivités existantes. En second lieu, dans les zones où il ne semble pas y avoir de solution évidente à l'accroissement prévu des déplacements, il faudra évaluer l'effet de

l'accroissement du nombre de voitures traversant les quartiers existants, tant sur les artères (qui deviendront congestionnées) que dans les rues locales (filtrage).

Pour ce qui est du premier aspect, nous prévoyons que les nouvelles zones urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure intensifieront le besoin de nouvelles routes et de l'élargissement des routes existantes. Cependant, parce que la demande de nouvelles routes est essentiellement à la périphérie de la zone urbaine, il est généralement possible d'aménager de nouvelles installations avec moins d'incidences sur les quartiers déjà établis que si la croissance prend la forme d'une intensification à l'intérieur de la ceinture de verdure. Puisque les nouveaux terrains urbains seront à l'extérieur de la ceinture de verdure, une certaine proportion de la circulation y demeurera et devra être prise en compte dans la planification relative aux nouvelles zones urbaines. Nous jugeons qu'il est plus facile d'aménager de nouvelles routes et d'élargir des routes existantes sans endommager les zones résidentielles existantes dans les banlieues que dans la zone intérieure.

Cependant, si une forte importance des nouveaux aménagements devait avoir lieu dans la zone rurale et y être dispersée aléatoirement, il y aurait vraisemblablement des réductions sensibles du nombre d'utilisateurs du réseau de transport en commun. Cela entraînerait une diminution de la demande d'élargissements des routes existantes et de construction de nouvelles routes pour recevoir le niveau accru de circulation automobile. Cela toucherait les parties urbaines et rurales de la région. Par conséquent, l'option de dispersion dans la zone rurale a une mauvaise cote, l'utilisation des terrains de la phase 1, une cote moyenne, et l'addition de nouveaux terrains urbains une bonne cote pour ce qui est de cette mesure des incidences routières.

Quant au deuxième effet du transport sur les collectivités établies, au fur et à mesure de l'augmentation de la congestion du réseau des artères routières, la circulation débordera davantage dans les rues locales, déclenchant le phénomène de "filtrage" dans les zones résidentielles. Cette influence devrait être vivement ressentie dans l'option qui concentre la croissance à l'intérieur de la ceinture de verdure puisqu'on n'a pas trouvé de solution pour répondre à tous les besoins de la circulation aux heures de pointe dans le corridor du Queensway ou dans le réseau des artères de la zone intérieure. Comme nous l'avons vu plus haut, l'option de dispersion dans la zone rurale signifie généralement une intensification de la circulation en raison de la diminution du nombre d'utilisateurs des transports en commun. Pour cette raison, l'option 2 a reçu la meilleure cote, et les options 1 et 3 ont une mauvaise cote.

<u>Commodité</u>. L'accès aux installations à l'échelle régionale (leur proximité) comme les hôpitaux, les universités et les installations culturelles sera le meilleur si toute la croissance se situe sur les terrains de la phase 1, puisque toutes les installations à l'échelle régionale se trouvent dans la zone déjà aménagée. Cependant, cela suppose que le mouvement entre les différents endroits ne pose pas d'inconvénients attribuables à la congestion. Nous jugeons que la meilleure solution de rechange consiste à ajouter d'autres terrains dans les collectivités urbaines en dehors de la ceinture de verdure, alors que la dispersion d'une croissance importante dans la zone rurale serait l'option la moins commode.

<u>Protection des ressources</u>. Pour ce qui est de la protection des terres agricoles, la meilleure solution consiste à n'utiliser que des terres de la phase 1 puisqu'il n'y aurait pas d'expansion de l'enveloppe urbaine sur les sols agricoles. La plupart des terres présentant des possibilités d'aménagement

urbain sont situées dans des zones dont les sols présentent d'excellentes possibilités agricoles. Même s'il est possible de trouver dans la zone agricole des emplacements ayant des sols relativement pauvres pour l'agriculture, nous jugeons que l'intrusion d'un aménagement de type urbain dans la zone rurale aura des répercussions contraires sur les exploitations agricoles. Par conséquent, les options 2 et 3 ont toutes deux été mal cotées.

Protection des caractéristiques de l'environnement. En ce qui a trait à la protection des caractéristiques de l'environnement naturel, l'option qui consiste à rester sur les terrains de la phase 1 reçoit une bonne cote. L'ajout de nouveaux terrains urbains a une cote moyenne, parce qu'une expansion de Kanata aurait vraisemblablement des répercussions sur les South March Highlands et les Carp Hills, alors qu'une expansion d'Orléans pourrait se répercuter sur la Mer Bleue. Cependant, nous reconnaissons qu'il y a des emplacements possibles pour l'ajout de nouveaux terrains urbains qui n'auraient pas d'incidences sur les caractéristiques de l'environnement naturel dans les zones situées au sud de la ceinture de verdure. Nous jugeons que la dispersion en milieu rural est une option peu intéressante puisque l'éparpillement de l'aménagement dans l'ensemble de la zone rurale se répercuterait vraisemblablement sur diverses caractéristiques de l'environnement, allant de la qualité de l'eau aux ravages de chevreuils.

Coûts. Quant aux coûts, environ 80 % du coût total de l'amélioration de l'infrastructure régionale (routes, couloirs de transport en commun, services d'égout et d'adduction d'eau) sont communs à toutes les options. Pendant la consultation publique sur la première phase de la révision du plan directeur, on a fait valoir la possibilité d'exploiter la capacité sous-utilisée de l'infrastructure existante en privilégiant la croissance à l'intérieur de la ceinture de verdure. En principe, l'argument est convaincant.

Cependant, on ne peut supposer que les conduites d'adduction d'eau et d'égout ont une capacité excédentaire, puisque leur capacité diminue avec le temps (soit à cause de fissures qui permettent l'infiltration dans les égouts, soit par suite de l'accumulation de dépôts à l'intérieur des conduites d'eau). En outre, il n'a pas été possible d'établir les capacités théoriques ou réelles de tous les services en place dans la zone déjà bâtie ni, par conséquent, d'établir quelles améliorations il faudra apporter pour desservir des populations beaucoup plus importantes que celles qui sont déjà là ou envisagées. En outre, nous prévoyons qu'une foule d'améliorations seraient requises et qu'il est peu vraisemblable qu'elles puissent se réaliser à bon marché.

Quant aux écoles, il est clair qu'il y a une capacité excédentaire à l'intérieur de la ceinture de verdure. Mais ce qui est moins clair, c'est de savoir si les genres de logements que l'on pourrait construire à l'intérieur de la ceinture de verdure sauront, dans la majorité des cas, intéresser les gens qui ont des enfants. Compte tenu de la spécialisation du système d'enseignement à l'heure actuelle (immersion en français par opposition à l'anglais, école publique par opposition à l'école séparée, etc.), il est douteux que la planification régionale à long terme puisse s'appuyer pour la peine sur ce facteur.

Cependant, malgré l'absence de données concluantes sur ces points, nous avons bien coté l'option 1 à l'égard des coûts.

L'ajout de nouveaux terrains urbains a reçu la cote "moyenne" parce que, même s'il y a des coûts importants pour la région, nous jugeons qu'ils ne seront pas aussi élevés qu'avec l'option de dispersion en milieu rural. Par exem-

ple, on estime que l'expansion de services d'adduction d'eau et d'égout jusqu'aux terrains situés juste en dehors de la ceinture de verdure coûterait aux alentours de 2 150 $ par ménage, alors que le prolongement des services jusqu'au village de Carp pour permettre de les offrir à 5 000 habitants pourrait coûter 4 250 $ par ménage. Selon l'hypothèse retenue, la dispersion en milieu rural finirait par créer une demande de systèmes d'adduction d'eau et d'égout, ne fût-ce que pour résoudre les problèmes d'hygiène lorsqu'ils se poseront.

8.3 Sommaire de l'évaluation des trois options

On peut voir à la figure 12 que l'option de dispersion en milieu rural n'est bien cotée que dans le cas de la prestation de logements de faible densité. Nous en concluons que la proportion actuelle de la croissance régionale qui est attirée vers la zone rurale (environ 9 % du total des ménages) devrait constituer la limite supérieure de l'aménagement rural, et qu'il y a lieu de rejeter l'option d'une dispersion encore plus grande de la croissance.

Mais il n'est pas aussi facile de décider s'il vaut mieux garder les terrains de la phase 1 que d'ajouter de nouveaux terrains urbains et vice-versa. Il y a des possibilités d'arbitrages entre les bons et les moins bons aspects de chaque option. Il semblerait qu'en limitant l'aménagement aux terrains de la phase 1 on serait incapable d'assurer les logements requis de moyenne et faible densité, ce qui entraînerait une réduction du choix en matière de logement, et peut-être une escalade des prix. En outre, on peut s'attendre qu'il y ait une plus grande accumulation de circulation dans la zone intérieure. Cela entraînera une certaine augmentation du volume de circulation filtrant dans les secteurs résidentiels existants et un accroissement de la circulation sur les artères.

Par ailleurs, bien qu'il soit possible de tenir compte de ces aspects ou de les atténuer par l'ajout de nouveaux terrains urbains, cela supposerait vraisemblablement que des terrains présentant d'excellentes possibilités agricoles seraient convertis à des utilisations urbaines et que l'accès aux installations à l'échelle régionale (leur proximité) serait réduit marginalement pour certains secteurs de la population. Une infrastructure nouvelle ou renforcée pourrait coûter plus cher que si l'on s'en tenait aux terrains de la phase 1 et, selon l'orientation que prendra la croissance, on pourrait avoir de la difficulté à protéger certaines caractéristiques de l'environnement naturel. La répartition souhaitée de l'emploi pourrait aussi être plus difficile à réaliser.

Dans l'ensemble, nous considérons qu'il vaut mieux protéger le choix sur le marché du logement et réduire au minimum la perturbation des quartiers établis à l'intérieur de la ceinture de verdure que d'aménager des nouveaux terrains à l'extérieur de la ceinture de verdure. En outre, il existe une certaine souplesse quant à l'emplacement des nouveaux terrains afin de donner la possibilité d'atténuer certaines des incidences contraires de cette option. Par conséquent, nous recommandons d'étendre la zone urbaine au-delà des terrains désignés de la phase 1.

9.0 ORIENTATIONS DE LA CROISSANCE FUTURE

9.1 Besoins en terrains

La figure 7 faisait ressortir qu'on manquera de terrains pour environ 11 300 nouveaux logements de faible et moyenne densité. On estime qu'il y a moyen de les réaliser sur 455 hectares (nettes) de terrains résidentiels. À ce chiffre, il faut ajouter les terrains nécessaires pour les routes, les installations communautaires comme les écoles et les parcs, quelques terrains ici et là pour le commerce et d'autres employeurs et des terrains pour les grands secteurs d'emploi. En tout, il faut environ 1 000 hectares (nettes) de terrains urbains. Ce chiffre est considéré comme le minimum à ajouter aux terrains de la phase 1 pour répondre aux besoins projetés tout en ayant un surplus de terrains résidentiels de 10 ans en 1996. Ce besoin est fondé sur les projections de croissance de la population et du logement, dont les taux devraient diminuer avec le temps.

Toutefois, si les besoins futurs s'appuyaient sur une projection linéaire d'écoulement des terrains résidentiels en fonction de la dernière décennie, le besoin de nouveaux terrains résidentiels passerait de 455 à environ 700 hectares (nettes). Lorsqu'on ajoute d'autres terrains pour les routes, l'emploi, etc., les besoins bruts en fonction d'une projection linéaire sont d'environ 1 600 hectares.

Il faut noter que le taux d'urbanisation de 1971 à 1985 a été relativement constant, soit environ 345 hectares (brutes) par an. Si ces taux se maintiennent, il y aura un fort resserrement de l'offre de terrains, même avec l'ajout des 1 000 hectares proposées. En 1981, l'offre de terrains urbains vacants était d'environ 9 100 hectares (brutes); en 1985, elle était de quelque 7 650 hectares. Une projection linéaire de la consommation de terrains urbains ramènerait l'offre à environ 4 900 hectares en 1996, ce qui comprend l'ajout proposé de 1 000 hectares. Ainsi, en 1996, soit à l'époque où la prochaine grande révision du plan pourrait prendre fin, l'offre globale de terrains pourrait être inférieure d'un tiers à ce qu'elle est aujourd'hui et peut-être de seulement la moitié de ce qu'elle était en 1981.

Cela fait bien ressortir que l'ajout proposé de 1 000 hectares aux terrains urbains désignés de la phase 1 est un minimum, et que l'offre de terrains pourrait s'en retrouver beaucoup plus serrée que jamais depuis l'adoption du plan directeur régional existant. Si les tendances passées se maintiennent, et si la consommation de terrains demeure forte, il faudra une autre expansion de la zone urbaine d'ici 20 ans (c.-à-d. en plus des 1 000 hectares proposées ici). Cependant, il y a certaines incertitudes, surtout en ce qui touche l'effet qu'aura une population de plus en plus vieille sur l'économie et sur l'orientation de l'aménagement des zones urbaines.

D'une part, il peut être souhaitable que le Conseil suive de plus près la situation de l'offre de terrains, en la réexaminant dans 5 ans. Par ailleurs, on peut faire valoir qu'il est souhaitable de désigner beaucoup plus de terrains pour le cas où l'on en aurait besoin pour permettre le bon fonctionnement du marché.

On peut répondre à ces deux préoccupations en désignant des terrains en sus des 1 000 ha proposées pour la phase 2 (comme dans le cas du plan directeur actuel). Mais l'autorisation d'aménagement de ces terrains de la phase 2 serait assujettie aux critères prescrits dans le plan directeur régional (révisé). Nous explorerons cet aspect dans les mois à venir.

9.2 Autres orientations possibles de la croissance

Il semble y avoir de nombreux endroits possibles où trouver 1 000 hectares de terrains urbains, y compris, bien sûr, l'emplacement déjà indiqué comme terrains de la phase 2 dans le plan régional existant (c.-à-d. à Nepean et à Gloucester, au sud de la ceinture de verdure).

À Kanata, il serait possible d'ajouter des terrains au nord, au sud, à l'est et à l'ouest des limites actuelles, même si notre analyse n'a pas abordé l'option d'empiéter vers l'est dans la ceinture de verdure. De même, à Orléans, l'expansion pourrait se faire à l'est, au sud et à l'ouest, mais nous n'avons pas étudié l'option d'expansion vers l'ouest dans la ceinture de verdure. À Nepean, l'expansion pourrait se faire à l'est, au sud ou à l'ouest à partir des terrains existants de Barrhaven (indiqués comme terrains de la phase 2 dans le plan existant). À Gloucester, nous avons envisagé deux emplacements généraux. Tout d'abord, il y a des terrains au sud de l'aéroport, qui représentent la proposition qui se trouve dans le plan existant, soit l'expansion de la Collectivité urbaine du Sud (Barrhaven) au-delà de la rivière Rideau. En second lieu, il y a des terrains le long de la rue Bank qui représentent une zone urbaine possible dans le corridor de la rue Bank - une expansion à partir du village de Leitrim.

Enfin, il est toujours possible de transformer un ou plusieurs des villages ruraux existants en villes viabilisées d'environ 20 000 habitants chacune. Pour les fins de notre analyse, nous avons choisi Carp et Vars parce que, à l'heure actuelle, il est question d'étendre les services régionaux jusqu'à ces villages. Cela crée la possibilité d'adapter les services pour répondre aux besoins d'une population largement accrue et à ses besoins de logement au moment même où se prennent des décisions touchant la capacité des canalisations.

Nous avons coté six emplacements pour les terrains à l'extérieur de la ceinture de verdure selon les mêmes critères que nous avions retenus plus tôt. Les résultats sont indiqués à la figure 13.

9.3 Évaluation des orientations de la croissance

Relativement à la prestation de logements, tous les endroits situés à l'extérieur de la ceinture de verdure se prêteraient aussi bien les uns que les autres au logement de faible densité. Et, comme on l'a déjà vu, la réalisation de logements de forte densité n'apparaît pas comme un facteur puisque le gros de cette activité devrait avoir lieu à l'intérieur de la ceinture de verdure ou dans des zones désignées des collectivités urbaines. Le logement de moyenne densité n'est un facteur que dans la mesure où les villes rurales sont moins bien cotées : on juge en effet que les promoteurs seraient moins disposés à construire des logements de moyenne densité loin des transports en commun.

La capacité de réaliser la distribution préférée de l'emploi (présentant une bonne proportion d'emplois à l'extérieur de la ceinture de verdure) est jugée la meilleure pour les options d'accroissement de la taille de Kanata et d'Orléans, moyenne pour les options qui prévoient une croissance urbaine dans une troisième collectivité au sud de la ceinture de verdure, et la plus faible pour l'option des villes rurales. Ce jugement part du principe que, toutes choses étant égales par ailleurs, les grands centres en tireront plus d'emplois que les petits.

Quant à la perturbation des collectivités, nous ne jugeons pas que le premier élément qui concerne les effets de l'ajout de nouvelles maisons dans des quartiers bâtis existants soit un

Figure 13

Cotes des Six Emplacements pour Autres* Terres Urbaines

	KANATA	ORLÉANS	BARRHAVEN	AÉROPORT	RUE BANK	HAMEAUX
Réalisation de la croissance						
FORTE DENSITÉ	PAS UN FACTEUR					
MOYENNE DENSITÉ	○	○	○	○	○	◒
FAIBLE DENSITÉ	PAS UN FACTEUR					
EMPLOIS	○	○	◒	◒	◒	●
Perturbation communautaire						
LOGEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	PAS UN FACTEUR					
Transport						
CHAUSSÉES REQUISES	●	●	○	◒	◒	●
Commodité						
ACCÈS AUX INSTALLATIONS À L'ÉCHELLE RÉGIONALES	◒	◒	○	○	○	●
Terres agricoles	●	●	●	●	○	●
Caractéristiques écologiques	●	◒	○	○	○	●
Coût - CHAUSSÉES	NON COTÉES					
- TRANSPORTS EN COMMUN	○	○	◒	◒	◒	○
- EAU/ÉGOUTS	◒	◒	○	○	◒	●

○ ◒ ●

BON → FAIBLE

*AU-DELÀ DE LA DÉSIGNATION DE L'ÉTAPE 1 DANS LE PLAN DIRECTEUR ACTUEL

facteur, puisque toutes les options envisagées ici supposent le même niveau d'intensification résidentielle à l'intérieur de la ceinture de verdure. Pour ce qui est de la circulation et des routes, l'option des villes rurales a la plus basse cote puisque le nombre d'utilisateurs des transports en commun devrait être faible, d'où la nécessité de plus de routes pour se rendre dans la zone urbaine et s'y déplacer. Les options qui prévoient l'expansion d'Orléans et de Kanata font aussi assez mauvaise figure, puisque cela entraînerait une augmentation du nombre de déplacements est-ouest, principalement par le corridor du Queensway, ce qui aggraverait les problèmes déjà manifestes. Nous favorisons des endroits situés au sud de la ceinture de verdure en raison de l'existence de routes sous-utilisées et de la possibilité d'accroître la capacité par des élargissements et la réalisation de nouvelles installations. C'est particulièrement le cas des terrains situés à Nepean, en raison du nombre important d'artères continues allant du nord au sud (Woodroffe, Greenbank, etc.) et de la proposition visant une nouvelle autoroute provinciale (la 416).

Sur le plan de la commodité, les emplacements au sud ont la meilleure cote puisqu'ils sont situés près des installations comme les hôpitaux et les universités à l'intérieur de la ceinture de verdure. Les expansions de Kanata et d'Orléans sont un peu moins bien cotées, et l'option des villes rurales a la pire cote.

Quant aux retombées probables sur l'agriculture, les options d'ajout de terrains urbains à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure compromettent toutes des sols de haute qualité. Cela est très évident à Nepean et à Orléans et presque autant à Kanata (si l'expansion se fait dans le

nord-ouest). Le meilleur endroit, à cet égard, est le corridor de la rue Bank, à Gloucester, où la qualité des sols est la moins bonne. L'option des villes rurales permet d'éviter les terrains agricoles mais, par contre, elle pousse l'aménagement urbain plus profondément dans le domaine agricole, ce qui pourrait venir en conflit avec les exploitations agricoles.

Sur le plan des retombées sur l'environnement, ce sont les endroits situés au sud qui ont la meilleure cote. L'expansion de Kanata pourrait avoir un effet contraire sur les South March Highlands et les Carp Hills, alors que l'expansion dans l'est pourrait endommager la Mer Bleue (zones qui ont une importance reconnue pour leurs caractéristiques écologiques). L'option des villes rurales est aussi mal cotée en raison des incidences probables de diverses caractéristiques de l'environnement dans l'ensemble de la zone rurale.

Et enfin, pour ce qui est des coûts, la réponse n'est pas claire. Le coût de l'aménagement d'installations d'égout et d'adduction d'eau pour 40 000 personnes, en sus des engagements de la phase 1, semble moins élevé dans le sud (compte tenu des terrains situés à Nepean et à Gloucester près de l'aéroport), et un peu plus élevé à Kanata, à Orléans, ou le long du corridor de la rue Bank. Nous prévoyons que la viabilisation des villes rurales coûterait plus cher par logement étant donné qu'il faudrait des conduites plus longues.

Les emplacements situés au sud exigeraient une autre prolongation du couloir de transport en commun, ce qui représente des coûts qu'il ne serait pas nécessaire d'engager si l'on donnait de l'expansion à Kanata et à Orléans (c.-à-d. on suppose que les couloirs de transport en commun jusqu'aux centres-villes de ces collectivités sont réalisés). Par contre, il faudrait accroître la capacité des routes. Il a été impossible de coter cet élément. La capacité de toutes les routes existantes, des élargissements prévus, et des nouvelles installations projetées est insuffisante pour que Kanata et Orléans puissent déborder leurs limites actuelles (c.-à-d. ±90 000 personnes). Par conséquent, il a été impossible d'établir les coûts des routes nécessaires pour les besoins de populations plus grandes. Dans le sud, les routes existantes et les améliorations projetées peuvent accueillir la circulation découlant d'aménagements importants, surtout dans le sud-ouest. Reste à décider si les coûts des routes nécessaires pour permettre l'accroissement de la circulation par suite d'une expansion d'Orléans ou de Kanata seront plus élevés que le coût d'un couloir de transport en commun vers le sud.

9.4 Après 2001

En plus de l'analyse présentée à la figure 12, nous avons fait un examen des conséquences des principales orientations de croissance après les seuils de 2001. Nous avons fait l'analyse du transport au seuil de population de 850 000 habitants et examiné les conséquences, pour les terrains et la viabilisation, d'expansions encore plus poussées de l'enveloppe urbaine dans divers emplacements. La conclusion fondamentale est que les avantages et les lacunes de chaque option seront plus marqués. La poursuite de l'aménagement à l'est et à l'ouest de la ceinture de verdure intensifiera les problèmes de transport est-ouest à l'intérieur de la zone déjà aménagée. La croissance au sud de la ceinture de verdure constituera une solution de plus en plus intéressante.

10.0 STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉE

10.1 Orientation préférée de la croissance

Il est clair qu'aucun des emplacements ne pose aucun problème. Mais, il est aussi évident que la transformation de villages en villes rurales est généralement la pire des solutions. Le prolongement des services d'adduction d'eau et d'égout sur de longues distances coûte cher, les retombées sur les zones écologiques risqueraient d'être plus grandes, les installations à l'échelle régionale se trouveraient plus éloignées, et, comme le service d'autobus y fonctionnerait à niveau réduit, le nombre d'utilisateurs du transport en commun diminuerait, de sorte qu'il faudrait plus de routes tant dans la zone rurale que dans la zone urbaine. C'est pour cette raison que nous rejetons cette option.

Il ressort de la figure 12 qu'il faudra faire certains arbitrages entre les autres emplacements possibles. Seul le corridor de la rue Bank présente de bonnes possibilités d'aménagement ailleurs que sur des sols agricoles de haute qualité. Presque partout ailleurs, l'urbanisation coûtera des terres agricoles. Si ce facteur comptait plus que tout autre, il est évident que le corridor de la rue Bank serait l'emplacement à privilégier.

Mais, de fait, il y a d'autres facteurs tout aussi importants. Par exemple, en ce qui concerne la commodité d'accès aux installations à l'échelle régionale, les trois emplacements situés au sud de la ceinture de verdure paraissent l'emporter sur une expansion continue d'Orléans et de Kanata aux extrémités est et ouest de la zone urbaine.

La poursuite de l'aménagement à l'est et à l'ouest aggravra aussi de plus en plus les problèmes de transport. On estime qu'il faudra au moins huit voies de circulation (quatre dans chaque sens) pour le transport des 40 000 personnes que représente l'engagement d'ajouter 1 000 hectares de terrains urbains, quel qu'en soit l'emplacement. Pour assurer la capacité de transport nécessaire pour les terrains de la phase 1, il faudra utiliser tous les corridors du plan directeur sauf la promenade de l'Outaouais de l'Est (la Commission de la capitale nationale a indiqué qu'elle n'est pas disposée à appuyer la construction d'une promenade de l'Outaouais de l'Est pouvant être utilisée par les navetteurs). Par conséquent, l'option de croissance au-delà des limites existantes à Kanata et à Orléans mettrait un futur Conseil, ainsi que les résidents de ces zones, dans une situation où ils auraient peu de chances de trouver une solution pratique aux problèmes du transport.

Par ailleurs, il faudrait reconnaître que si l'on opte pour un aménagement important au sud de la ceinture de verdure, il faudra plus tard consentir de grandes dépenses pour y prolonger le système de corridors de transport en commun. On a estimé que cela coûterait aux alentours de 100 millions de dollars. Mais on a oublié de tenir compte des coûts correspondants des améliorations du réseau de transport pour faire face à la croissance supplémentaire vers l'est et vers l'ouest - puisqu'il n'a pas été possible de définir les installations requises pour le transport.

Collectivité urbaine du Sud - Dans l'ensemble, on juge qu'une troisième collectivité de 75 000 à 100 000 habitants présentera de plus grands avantages que la poursuite de l'expansion de Kanata et d'Orléans. En outre, une expansion à partir de Barrhaven, essentiellement pour tirer parti des réseaux existant et proposé de transport dans cette zone ainsi que des installations communautaires qui sont déjà en place, présente des avantages par rapport à un déménagement futur ailleurs. Par conséquent, nous recommandons de

désigner les terrains supplémentaires comme une expansion de Barrhaven à Nepean, et pour réduire les retombées sur la zone agricole environnante, nous proposons de désigner pour des utilisations urbaines environ 1 000 hectares de terrains, toutes au nord de la rivière Jock.

Comme nous l'avons vu, c'est le minimum requis pour l'instant. Si, après discussion de cette proposition avec le public et les municipalités de la région, il semble souhaitable de désigner plus que les 1 000 hectares, on pourrait indiquer les terrains supplémentaires dans le plan directeur révisé sous forme de nouvelle désignation de la phase 2, pour laquelle il serait possible de faire approuver un aménagement moyennant satisfaction de certains critères prescrits. L'aménagement des terrains de la phase 2, une fois déclenché par la satisfaction de certains critères du plan régional, serait fonction de l'approbation des plans directeurs et des plans de lotissement locaux.

10.2 Moyens de transport est-ouest

Orléans et Kanata sont déjà voués à un volume important de nouveaux aménagements. La population de ces secteurs atteint le niveau où il faut de nouvelles améliorations du transport est-ouest et où il devient critique de continuer d'attirer une clientèle pour le transport en commun. Par conséquent, il est prioritaire de prolonger les couloirs de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et surtout d'Orléans.

De même, il importe de renforcer le réseau routier. Il faut accroître la capacité du réseau vers l'est afin de desservir la population accrue et dans l'espoir de stimuler la croissance de l'emploi. Et, il faut des installations est-ouest continues (c.-à-d. le chemin du Hunt Club, la Rocade intérieure) pour décongestionner le Queensway et faciliter la distribution des voyages partant du sud de la ceinture de verdure.

10.3 Localisation de l'emploi

Il est de la plus haute importance d'amener une proportion croissante de l'emploi près des couloirs du transport en commun et dans les collectivités urbaines, de manière à pouvoir mieux répartir les déplacements dans l'ensemble de la région et de manière aussi à intéresser une plus grande proportion de voyageurs au transport en commun. Il faut prendre tous les moyens possibles, dans une perspective régionale, pour favoriser la localisation de l'emploi dans ces emplacements (p. ex., construction préalable des stations du couloir de transport en commun dans les centres-villes d'Orléans et de Kanata, viabilisation de quantités appropriées de terrains industriels dans les deux collectivités urbaines, préparation de plans aux stations du couloir de transport en commun pour accueillir des niveaux accrus d'emploi et permettre une bonne intégration de l'utilisation des terrains avec le transport en commun).

10.4 Approbations de construction résidentielle et performance de l'emploi

Si les niveaux prévus d'emploi ne se concrétisent pas dans les collectivités urbaines, il faudra un navettage intense. Cela ira à l'encontre d'une grande orientation de la stratégie d'aménagement. À titre de précaution, et pour donner au Conseil régional un certain contrôle sur cet aspect de l'aménagement, nous suggérons que les approbations futures de construction résidentielle dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure soient liées à la performance de chaque zone, séparément, en matière d'emploi.

À l'heure actuelle, Kanata a attiré suffisamment d'emplois pour justifier la poursuite des approbations de cons-

truction résidentielle. Orléans, cependant, est loin derrière. Une des possibilités à étudier serait de refuser toute autre approbation de construction résidentielle tant que la collectivité n'aura pas réalisé un accroissement considérable du nombre d'emplois. On estime qu'à l'heure actuelle il y a environ 6 000 logements approuvés mais non bâtis à Orléans - soit suffisamment pour porter le total de la population à 60 000 habitants, alors qu'il y a présentement quelque 3 000 emplois.

En décembre 1984, le Conseil a proposé de limiter tout aménagement dans les zones situées à l'extérieur de la ceinture de verdure, autres que Kanata et Orléans, jusqu'à ce que Kanata et Orléans aient atteint un certain niveau d'emplois et de population. Cependant, rien ne prouve qu'il suffira que la population d'Orléans atteigne le chiffre approuvé de 60 000 habitants, ni même qu'elle aille jusqu'à 75 000 habitants, comme l'a suggéré le Conseil, pour réaliser le niveau projeté d'emploi.

Cependant, il faut mettre en place des éléments comme le couloir de transport en commun et la viabilisation des terrains industriels pour éliminer les obstacles à la croissance de l'emploi.

Nous reconnaissons que, pour souhaitable que soit le principe d'assujettir les approbations futures de construction résidentielle à la performance de l'emploi, il reste qu'il faudra en définir le mécanisme exact par le biais de consultations avec les municipalités locales dans les mois à venir.

Si le principe est accepté, il faudra reconnaître en outre qu'il reste possible que l'objectif d'aménagement résidentiel se trouve déjoué à un moment donné. Si une ou plusieurs collectivités urbaines n'attirent pas d'emploi, et qu'il est donc impossible de donner le feu vert à la poursuite de l'aménagement résidentiel, cela aurait pour effet de déplacer la demande de terrains résidentiels urbains ou de susciter de plus en plus d'intérêt pour l'aménagement dans la zone rurale. Il faudra examiner cet aspect dans les mois à venir.

10.5 Sommaire

En résumé, voici la stratégie régionale d'aménagement que nous proposons :

1. **Supposer que la croissance dans la zone rurale correspondra à 10 % environ de la population de la région (c.-à-d. 9 % des nouveaux ménages).**

2. **Désigner des terrains pour l'aménagement urbain à l'intérieur de la ceinture de verdure, dans les zones désignées existantes d'Orléans et de Kanata, et à Nepean, généralement sur des terrains situés entre la rivière Rideau et l'autoroute 416 proposée, au nord de la rivière Jock. Cela représente la superficie minimale requise pour répondre aux besoins jusqu'en l'an 2006.**

   La question de savoir s'il est souhaitable de désigner des terrains en vue de l'aménagement urbain en sus des 1 000 hectares et, dans l'affirmative, dans quelles conditions il y a lieu d'approuver l'aménagement, fera l'objet d'une étude dans les mois à venir.

3. **Confirmer que la taille des collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure sera de 75 000 à 100 000 habitants et, à partir de là, fonder les besoins de service sur des chiffres d'environ 100 000 habitants et 40 000 emplois à chaque emplacement.**

4. **Désigner suffisamment de terrains aux stations du couloir de transport en commun et dans le secteur central pour accueillir 40% de**

toute la croissance de l'emploi et favoriser la création d'au moins 10 000 emplois dans les centres-villes des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

5. Réglementer l approbation de l'aménagement résidentiel dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure en fonction du niveau des emplois créés dans ces collectivités.

6. Réaliser des travaux publics qui auront pour effet de permettre aux systèmes régionaux de mieux s'adapter à la croissance dans l'ensemble de la zone urbaine. Cela signifie, en première priorité :

   l'expansion proposée au Centre de dépollution du ruisseau Green,

   le prolongement de l'égout collecteur de Lynwood, de l'égout collecteur du sud d'Ottawa, et de l'égout collecteur de l'ouest de la Rideau,

   la réalisation de l'expansion proposée de l'usine de filtration de l'île Lemieux, de l'expansion du réservoir de Carlington et de l'aménagement des conduites principales d'eau et des stations de pompage pour desservir la collectivité située au sud de la ceinture de verdure,

   la réalisation de la première étape (31 kilomètres) du réseau de couloirs du transport en commun à l'intérieur de la ceinture de verdure et son prolongement jusqu'aux centres-villes des collectivités urbaines (avec priorité au prolongement jusqu'à Orléans),

   l'amélioration du réseau routier existant et la construction de nouvelles routes qui auront pour effet de répondre aux besoins réels, en fonction :

   - des études existantes du Conseil sur les besoins routiers
   - de la politique existante du Conseil en matière de priorité au transport en commun
   - d'autres politiques contenues dans le plan directeur (p. ex., la nécessité de favoriser l'emploi à Orléans, d'aménager une voie de distribution est-ouest pour décongestionner le Queensway).

ERRATA

(Remplacer la page converture arrière par la page qui suit.)

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude, étant donné que cette étude établira les mécanismes régissant la croissance dans la Collectivité urbaine du Sud, notamment, un seuil de population de 75 000 habitants dans chacune des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, le prolongement de la construction d'un couloir de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et d'Orléans, et des niveaux minimums d'emploi dans ces collectivités (un niveau rationnel établi par le biais d'une étude technique à la phase 2).

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains nœuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'amménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985. (Reporté)

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

    a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

    b) de l'augmentation de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour le 15 février 1985.

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude.

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'amnénagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985.

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

    a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

    b) de l'augmentation de la taille de la Collectivité urbaine de l'Est, telle qu'elle est envisagée par le canton de Cumberland.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour la fin de décembre 1984.